

# QUESTIONS D'ARGENT

## SUR LES MARCHÉS

### Passage averse

« Les investisseurs sont cruels. » Claude Auger, de Lévesque Beaubien Geoffrin, ne porte un jugement sur personne quand il dit ça, il constate simplement ce qui se passe ces temps-ci en bourse.



Pierre Asselin

PAsselin@lesoleil.com

IBM livre les profits qu'on attendait d'elle, à deux sous près, et le titre perd 14\$. Le message est clair: les compagnies ne peuvent pas se contenter de respecter les prévisions, elles doivent dépasser les attentes.

Est-ce à dire que les investisseurs se font plus avides

ces jours-ci? Peut-être pas, parce que la majorité des compagnies livrent des résultats plus forts que prévu.

Jean Laroche, chez Nesbitt Burns, relève que sur toutes les compagnies qui ont annoncé des résultats, 58% déclarent des profits plus élevés que prévu et 23% sont en ligne avec leurs prévisions. À peine 19% sous-performance.

On achète dans l'espoir que la compagnie nous surprenne, et on vend quand ce n'est pas le cas. Quand Microsoft déclare des profits de 73¢ l'action, alors qu'on attendait 59¢, le titre ne gagne que 5%, ce qui ne témoigne pas d'un énorme effet de surprise.

Malheureusement pour nous, le secteur canadien des ressources naturelles ne suscite pas ce genre d'attentes, bien au contraire.

Marcel Côté, chez RBC Dominion signale tout d'abord que la semaine se termine en recul d'entre 2 et 3% pour New York et Toronto.

Les secteurs des métaux-minéraux et pétrole-gaz ont fait mal, dit-il, et cela se situe dans la foulée de ce qu'on observe avec les matières premières et les commodités.

Alecan a ainsi annoncé des résultats inférieurs aux prévisions des analystes, signale le représentant. Les compagnies pétrolières ne se portent guère mieux. Pétro-Canada annonce des profits trimestriels en recul de 68% sur l'année dernière, tout comme Imperial Oil (-77%). Dans leur cas, le temps doux de l'hiver a fait baisser les prix du pétrole et du gaz, dont les inventaires sont actuellement surélevés. La ressource se vend présentement en bas du seuil de profitabilité des producteurs, souligne M. Côté.

Les sous-indices des deux secteurs sont donc en recul, de 7,3% pour les métaux-minéraux, et de 6,3% pour pétrole et gaz.

C'est un début anémique après une année pénible, ne peut que constater M. Côté. En 1998, le TSE 300 s'est replié de 4,5% et le rendement moyen des fonds d'actions canadiennes est négatif: -3%.

On peut au moins s'encourager par l'intention manifestée par les Japonais et les Européens de mettre en place des

Voir MARCHÉS en B2 ▶

## Inquiétude à Saint-Basile

### Ciment-Québec se sent menacée par l'implantation d'une usine à Port-Daniel

MICHEL GODIN

Collaboration spéciale

■ SAINT-BASILE — À Saint-Basile, dans la région de Portneuf, l'inquiétude règne concernant l'avenir de la cimenterie Ciment-Québec qui emploie près de 200 personnes. Les dirigeants et travailleurs sont outrés de voir le gouvernement et la Caisse de dépôt et placement du Québec investir plusieurs millions de dollars dans le financement de la cimenterie Cimbec de Port-Daniel, en Gaspésie, un projet de 350 millions \$ contesté par les cimentiers.

La Caisse de dépôt s'est engagée, il y a plusieurs mois, à verser une somme pouvant dépasser 50 millions \$ dans cette entreprise privée qui fera concurrence à la cimenterie de Saint-Basile à compter du prochain millénaire. Puis, le ministre Bernard Landry a promis une aide de 15 millions \$, en novembre, pour réaliser ce projet créateur d'une centaine d'emplois dans ce coin de pays souffant d'un taux de chômage supérieur à 21%.

Une intervention directe du gouvernement que déplore le président de Ciment-Québec, Luc Papillon.

« Ça ressemble à un geste politique. C'est ma prétention car ce projet n'a pas de sens autrement, a indiqué M. Papillon. Je n'ai pas de problème à ce qu'une entreprise privée s'installe et tente le coup. Mais quand je vois le gouvernement supporter, directement et indirectement, un projet comme celui-là, surtout sous le prétexte que ça

n'influencera pas notre marché au Québec, je trouve ça déloyal. Et comme nous sommes les plus à l'est de la province, nous serons les plus touchés au moment où Cimbec commencera à écouler son ciment », a-t-il ajouté.

Ce vieux rêve gaspésien pourrait donc devenir le cauchemar des Basiliens car l'arrivée de ce nouveau joueur, grâce aux deniers publics dans un marché déjà écrasé par la concurrence et les surplus de production, risque de bouleverser les données. « Il n'y a pas de place pour un nouveau producteur. La consommation de ciment au Québec se situe à 1,5 million de tonnes alors que la capacité de production est de 2,8 millions de tonnes, affirme Luc Papillon. Les surplus doivent trouver preneurs du côté de l'exportation.

Notre première crainte, c'est que le marché visé par le projet de Port-Daniel est celui où nous écoule nos surplus actuellement, c'est-à-dire la

Nouvelle-Angleterre et la côte est des États-Unis. Le tiers de notre production annuelle dépend de ces marchés. De plus, une partie de la production de cette cimenterie sera nécessairement écoulée au Québec puisque aucune cimenterie dans le monde ne vit que d'exportation », a-t-il expliqué.

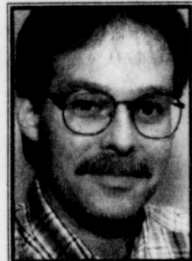
Au cours des cinq dernières années, la cimenterie de Saint-Basile a investi beaucoup pour développer le marché américain afin de produire 12 mois par année. La venue de Cimbec pourrait la forcer à faire un pas en arrière. « Les gens se souviennent très bien des périodes où ils étaient en chômage. C'est bien clair que cette cimenterie-là, elle va nous affecter. On voit nos efforts menacés par l'implication de notre gouvernement, c'est très dur à digérer », de conclure le président de Ciment-Québec qui est à mettre en oeuvre une stratégie pour préparer la venue de ce nouveau joueur mal-aimé.

## L'AUTOMOBILE

FORD WINDSTAR LX 1999

### Une voiture plus raffinée

■ QUÉBEC — La nouvelle Windstar se présente enfin avec une porte coulissante du côté du conducteur, porte pouvant être actionnée électriquement, comme celle de droite d'ailleurs, sur les versions de luxe. De plus, la Windstar a droit à de nouvelles lignes ainsi qu'à quelques raffinements sur le plan mécanique, en particulier pour le moteur.



Raynald Côté  
Collaboration spéciale  
CAA-QUÉBEC

La hauteur du véhicule ne pose pas de problème pour prendre place dans l'habitacle. Au chapitre du confort, les sièges avant s'avèrent très compétents tandis qu'à l'arrière les sièges baquets et la banquette offrent un bon confort. Toutefois le dégagement pour la tête et les jambes laisse à désirer pour les personnes de grande taille assises sur la dernière banquette.

De plus, ce siège est difficile d'accès même si les baquets s'avancent pour faciliter le passage. On note que malheureusement les baquets ne possèdent pas de commande permettant aux occupants de la banquette arrière de faire avancer eux-mêmes le siège devant eux.

Par définition une minifourgonnette se doit d'être un véhicule polyvalent et facile à aménager. La Windstar se dé-



Ford a apporté beaucoup de changements dans la Windstar.

brouille bien mais elle serait encore meilleure si la banquette arrière glissait sur une plus grande distance, comme dans la Quest, pour augmenter ou diminuer l'espace pour les bagages ou les occupants. Si par ailleurs on apprécie que les baquets peuvent avancer ou reculer sur des rails, on aimerait qu'ils ne soient pas aussi lourds et que leur dossier se verrouille, lorsqu'on le rabat, pour en faciliter la manipulation alors qu'on les enlève.

Le coffre est assez spacieux et il est bien servi par une porte qui ouvre grand et dont la légèreté facilite le maniement. Au chapitre de la capacité totale de chargement ce véhicule démontre de belles aptitudes mais il ne peut transporter le classique panneau de contreplaqué de 4X8 avec la porte arrière fermée. Ceci surprend puisque

la Windstar est plus longue que la version allongée de Chrysler et sensiblement de la même longueur que les versions allongées de GM qui toutes peuvent accepter ce panneau.

#### COMMODITÉS

Assez bien fini, l'habitacle s'avère imperturbable face à la très grande majorité des bruits provenant de la route, du moteur et du vent. Au chapitre des espaces de rangement, on constate que l'avant est plus choyé que l'arrière. Au bas de la console centrale se trouve un grand réceptacle qui a de la difficulté à conserver les objets qu'on lui confie et ces objets mieux vaut ne pas en avoir besoin en conduisant puisqu'il faut quitter la route des yeux un long moment pour les récupérer.

Les instruments et les commandes sont bien placés et faciles d'utilisation sauf la commande des essuie-glaces qui en plus d'être dépourvue de la position MIST, oblige la main gauche à quitter le volant pour l'actionner. D'autre part, le système de chauffage est très efficace et les passagers arrière apprécient le système auxiliaire, optionnel sur la LX, leur permettant de contrôler la température et le débit de l'air.

#### SÉCURITÉ

Ford a mis beaucoup l'accent sur la sécurité avec des équipements de série comme les coussins gonflables avant, l'ABS, des appuie-tête verrouillables pour les passagers arrière, etc. De plus, en option, il est possible de commander des coussins latéraux avant. La Windstar a obtenu la cote de sécurité la plus élevée, cinq étoiles, du gouvernement américain pour le conducteur et le passager avant. Par ailleurs, la basse ligne de caisse contribue à la très bonne visibilité de ce véhicule qui peut être équipé en plus d'un sonar de recul qui émet un son dont la fréquence augmente au fur et à mesure que le véhicule se rapproche d'un objet situé dans un rayon de 1,8 mètre du pare-chocs arrière. Tout n'est pas parfait cependant puisque les appuie-tête intégrés à l'avant ne sont pas assez hauts pour les personnes de grande taille, les phares manquent de puissance surtout en feux de croisement et l'essuie-glace arrière décentré laisse la partie gauche non nettoyée.

#### AUTRES TEXTES

- Essai routier Page B 8
- Conseils du CAA Page B 6

L'AMI

MICHEL

fait encore parler de lui!

En 99...  
ça t'en prend  
un neuf!

0\$ comptant  
1,9% à la location\*\*  
248\$  
par mois  
Location de 36 mois

Comptant	Mensualité
2141*	188*
1442*	208*
15 999\$ à l'achat***	

- \* Moteur 4 cylindres en ligne 2200, 2,2 litres de 115 chevaux avec boîte manuelle 5 vitesses
- \*\* Freins antiblocage aux 4 roues • Sacs gonflables de nouvelle génération, côtés conducteur et passager
- Dispositif antivol PASSLock • Portes arrière avec verrouillage de sécurité pour enfants • ... et plus

Sunfire Se  
1999



PONTIAC BUICK GMC LÉVIS  
CLOUTIER  
5250, BOUL. DE LA RIVE-SUD, LÉVIS  
TÉLÉPHONE: 418.833-3201

Offre d'une durée limitée, réservée aux particuliers, s'appliquant aux véhicules neufs 1999 en stock, comportant l'ensemble des équipements décrits ci-dessus. Photo à titre indicatif. \* Paiements mensuels basés sur un bail avec versement initial (ou échange équivalent) (voir tableau). Transport et préparation inclus. Déposit de sécurité d'au plus 200\$ et première mensualité exigée à la livraison. Sujet à l'approbation du crédit. Frais de 12¢ du km après 60 000 km. \*\* Taux de financement à la location applicable sur des termes allant jusqu'à 36 mois. Sujet à l'approbation du crédit. \*\*\* Préparation incluse. Transport et taxes en sus. Pour plus d'information, voyez votre concessionnaire participant.

## PARLONS FRIC

## CETTE ANNÉE, SI VOUS ALLIEZ PLUS LOIN...

Une lectrice de la Beauce écrit : « J'aimerais obtenir vos conseils au sujet de mes REÉR. Je suis une personne retraitée et ceux-ci totalisent environ 80 000 \$ à part tous mes autres dépôts à terme. En juin dernier, j'ai eu un placement REÉR échu au montant de 3500 \$. Le conseiller de l'institution me l'a replacé pour 15 mois à un taux très bas en me spécifiant que je pourrais le racheter à ma guise sans pénalité.

Comme je désire obtenir un meilleur rendement, le conseiller m'a demandé l'étalement de tous mes avoirs supposément pour mieux me conseiller. J'étais très réticent car vous savez, je n'aime pas que le personnel d'une institution soit au courant de tous mes placements. Je n'ai pas du tout apprécié son attitude et je songe même à transférer mes REÉR ailleurs. Mais en transférant mes REÉR à une autre institution, devrais-je payer des frais ? Quels en seront les coûts et comment cela fonctionne-t-il ? En dernier lieu, que pensez-vous de ma réaction ? »

## TRANSFERTS DE REÉR

Afin de répondre adéquatement à notre lectrice, regardons ensemble dans un premier temps la mécanique des transferts. Il existe deux types de transfert : le transfert de REÉR en espèces ou en argent et le transfert de REÉR en biens. Dans les deux situations, le formulaire communément appelé T-2033 est utilisé. Celui-ci est préparé par votre nouveau conseiller qui l'expédie directement à l'institution où sont gérés actuellement vos REÉR. Mentionnons au passage que les transferts de REÉR entre institutions financières sont des opérations administratives fréquentes qui se produisent à longueur d'année.

Le transfert en argent (voir la case du formulaire à cet effet) donne à l'institution qui le reçoit l'instruction de transférer par chèque la valeur marchande du (ou des) placement(s) désigné(s). Nécessairement, le transfert pourra s'effectuer si le placement est échu (ou encaissable avant terme) s'il s'agit de certificats de placement garantis (CPG) ou d'un placement obligataire. Attention ! Si vous demandez le transfert en argent de valeurs mobilières, comme par exemple des fonds communs de placement, des actions, des placements obligataires (non échus), la demande équivaut en premier lieu à une instruction de vente au prix du marché. Puis, dans un deuxième temps l'institution transfère par chèque le produit de la vente obtenu. Ainsi, vous pourriez encourir des pertes étant donné une fluctuation possible des marchés. S'il s'agit de fonds communs de placement, n'oubliez pas de vérifier s'il comporte des frais de sortie.

Le transfert de REÉR en biens, quant à lui, s'applique généralement aux valeurs mobilières (fonds mutuels, actions, obligations, coupons détachés...). Il signifie de prime abord que vous désirez conserver le placement dans sa forme actuelle. Cependant, vous souhaitez qu'il soit géré par un autre courtier ou institution.

Bien entendu, le déplacement de REÉR entre deux institutions implique généralement des frais de transfert. Ces frais varient d'une institution à une autre. Si vous envisagez effectuer un transfert de REÉR, vérifiez au préalable le montant des frais impliqués par le transfert avant d'agir. De plus, discutez-en avec votre nouveau



Jean Courchesne

Collaboration spéciale avec la coopération de Pierre Juneau

conseiller. Qui sait, vous pourriez alors peut-être trouver ensemble des accommodements.

## SE METTRE À TABLE...

Plusieurs d'entre vous, tout comme notre lectrice, hésitent à dévoiler l'ensemble de leur actif à un conseiller et par ricochet à une institution financière. Cependant, par expérience, ceux qui acceptent de le faire trouvent généralement leur compte. Bien entendu, des préalables comme la confiance, les affinités avec le conseiller, son expérience et sa compétence doivent être présents avant la

« confession générale ».

Si votre conseiller possède une vue globale de tous vos placements et de votre situation dans son ensemble, il sera nécessairement en bien meilleure position pour établir une stratégie de portefeuille personnalisée selon votre situation. Ses recommandations viseront donc alors à obtenir un juste équilibre entre les différentes classes d'actifs de placements à savoir : les liquidités, les obligations et les actions canadiennes et étrangères.

Plaçons-nous maintenant dans la situation inverse et imaginons que vous déteniez déjà un fort pourcentage d'actions ou de fonds d'actions. Si le conseiller que vous rencontrez ne le sait pas et qu'il juge que la perspective de rendement des placements boursiers s'annonce bonne, il pourrait fort bien, en toute logique, vous recommander d'en acheter. Si vous acceptez sa proposition, vous comprenez facilement que vous pourriez vous retrouver avec un pour-

centage d'actions inapproprié en regard de votre situation personnelle. Comme vous le constatez, la décision de ne pas dévoiler toute sa situation financière à son conseiller peut comporter des risques.

De plus, soyez conscient que la gestion de vos finances personnelles ne se limite pas seulement au volet des placements. Si votre conseiller connaît bien votre situation, il pourra vous conseiller sur les autres facettes de vos finances personnelles comme le budget, les assurances, la planification de votre retraite et sur la planification successorale et d'incapacité.

À l'avenir, ne soyez pas trop surpris si votre conseiller veut en savoir davantage sur votre compte avant de faire ses recommandations. C'est un indice du sérieux du travail qu'il effectue. L'inverse est plus inquiétant...

Cette année, allez plus loin que simplement effectuer une cotisation REÉR et placer la somme rapidement sans analyse financière approfondie. Rassemblez vos papiers, ayez une bonne discussion avec votre conseiller et prenez le temps de bien planifier vos affaires. Vous en sortirez sûrement gagnant.

Bonne semaine et continuez de nous écrire.

## POUR NOUS REJOINDRE

NDLR — Cette chronique est ouverte aux questions des lecteurs. Deux comptables, Jean Courchesne, c.g.a. et Pierre Juneau c.a., représentants en épargne collective au Groupe financier Concorde, répondent à celles qui sont adressées à : Parlons Fric Journal LE SOLEIL 925, Chemin St-Louis Québec G1K 7J6 Fax: 686-3429

## EN BREF

## MATAGAMI

Un riche gisement de nickel découvert en Abitibi

L'Abitibi pourrait bien être en voie de vivre une véritable ruée vers le nickel avec la découverte d'un gisement prometteur près du lac Rocher. La compagnie torontoise Nuinco Resources a en effet obtenu des résultats de forage révélant des concentrations de nickel allant jusqu'à 10% sur son site du lac Rocher, à 120 kilomètres au nord-est de Matagami. On ne connaît pour l'instant que les résultats d'un seul trou de forage, mais ils sont si impressionnants, que d'aucuns y voient déjà la plus importante découverte minière des dernières années au Québec. (PC)

## Hausse de 9,1% des exportations du Québec

Enfin, la crise asiatique n'aura pas causé trop de ravages

REJEAN LACOMBE  
Le Soleil

■ QUÉBEC — Grâce à une forte poussée des exportations québécoises vers l'Europe au cours du mois d'octobre, la crise asiatique n'aura pas finalement causé trop de ravages dans les expéditions de marchandises provenant du Québec.

D'ailleurs, les Québécois tirent fort bien leur épingle du jeu. Au cours des dix premiers mois de 1998, la valeur des exportations totalise 47,1 milliards \$, soit une hausse de 9,1% comparativement à la même période en 1997. Si la tendance se maintient, les exportations pourraient fort bien tourner autour des 60 milliards \$ en 1998.

Pour leur part, les importations pour cette même période ont atteint 40,6 milliards \$ comparativement à 37,6 milliards \$ en 1997. Pour les dix premiers mois de 1998, le Québec affiche un bilan commercial positif qui atteint 6,5 milliards \$.

## BILAN

Le bilan du mois d'octobre 1998 a été fort encourageant pour les exportateurs québécois. Selon le Bureau de la statistique du Québec (BSQ), les exportations ont progressé de 7,6% comparativement à septembre, pour atteindre 5,2 milliards \$.

Les spécialistes du BSQ notent que les espoirs attisés par la performance de septembre où les

envois québécois en Asie avaient fait un bond de 60,4%, se sont rapidement évanouis. En fait, les exportations d'octobre vers cette région ont accusé un retard de 7,4% par rapport au mois précédent.

## RECU

« Ce recul, explique le BSQ, est surtout attribuable à la chute des ventes en Corée du Sud tandis que les exportations vers la Chine, l'Indonésie, la Malaisie et le Japon affichent une augmentation. »

Il ne faut pas croire toutefois que les ventes n'ont pas subi un choc avec la crise asiatique. Le BSQ souligne que pour les 10 premiers mois de 1998, les envois québécois dans cette région sont inférieurs de 34,8% à la même période de 1997.

## ÉTATS-UNIS

Mais, le gros des expéditions prennent la direction des États-Unis. Elles se portent assez bien, merci. En octobre, elles ont progressé de 4,2% par rapport à septembre pour atteindre 4,3 milliards \$. En 10 mois, ces exportations atteignent 39,3 milliards \$.

## PÉTROLE

Au chapitre des importations, les spécialistes du BSQ mettent en évidence un achat massif de pétrole brut en septembre et octobre. De janvier à août 1998, les importations de pétrole étaient pour le moins timides. Mais, elles ont rapidement rattrapé ce retard en septembre et octobre alors que les achats ont progressé respectivement de 79,1% et de 51,7%.

### Les expéditions vers les États-Unis progressent toujours



Ville de Sainte-Foy

#### APPEL D'OFFRES FOURNITURE D'ORDINATEURS PORTATIFS VÉHICULAIRES

Des soumissions sont demandées pour la fourniture d'ordinateurs portatifs véhiculaires, de marque PC Mobile PXP 233.

Les formulaires de soumissions (S.P. 98-126) sont disponibles à compter du 25 janvier 1999, de 8 h 30 à 12 heures et de 12 h 30 à 15 h 30, au Service de la trésorerie et des finances, 1130, route de l'Église, Case postale 218, Sainte-Foy, Québec, G1V 4E1, moyennant un dépôt, non remboursable, de 46,01 \$, (incluant les taxes). Pour de plus amples informations, veuillez communiquer au numéro de téléphone suivant : (418) 650-7911.

Les soumissions sont reçues au bureau du greffier, à la Division archives, jusqu'à 11 heures, le 15 février 1999. L'ouverture se fait à la salle B-67, située au niveau basilaire de l'Hôtel de Ville, 1130, route de l'Église, Sainte-Foy, à 11 h 30, le même jour.

La Ville ne s'engage à accepter ni la plus basse ni aucune des soumissions reçues.

Fait à Sainte-Foy, le 18 janvier 1999  
LE GREFFIER DE LA VILLE  
RENÉ DAMPHOUSSE

## STCUQ

Société de transport de la Communauté urbaine de Québec

## APPEL D'OFFRES

La STCUQ demande des offres pour la fourniture de

#### QUARANTE-CINQ (45) AUTOBUS D'OCASION DE TYPE URBAIN, MODÈLE GMC «NEW LOOK»

Les documents de soumission sont disponibles à la Division de l'approvisionnement, au 720, rue des Rocailles, Québec G2J 1A5 - (tél.: 627-2351, poste 211).

Toute soumission doit être présentée sur les bordereaux fournis par la Société, transmise sous enveloppe cachetée et être accompagnée d'un chèque visé ou d'un cautionnement de soumission au montant de mille dollars (1 000\$).

Pour être valablement reçues, les soumissions doivent se trouver à la Division de l'approvisionnement, le 9 février 1999, au plus tard à 14h (heure d'ouverture des soumissions).

La STCUQ ne s'engage à accepter ni la plus basse ni aucune des soumissions et n'encourt aucune obligation de quelque sorte envers le ou les soumissionnaires.

Paul Arturi  
Chef de l'approvisionnement  
Québec, le 25 janvier 1999



COMMISSION SCOLAIRE DES NAVIGATEURS

PROJET # 990125-01

La Commission scolaire des Navigateurs recevra, jusqu'à 11 heures, le lundi 8 février 1999, des soumissions sous enveloppe scellée pour:

LOCATION DE CINQ EXCAVATRICES - MOINS DE 1500 HEURES DONT UNE NEUVE 1998 OU 1999 SUR OPTION D'ACHAT

Le soumissionnaire pourra se procurer le cahier des charges auprès de Madame Francine Blouin, Centre de formation en Conduite et Mécanique de véhicules lourds, 2775, rue de l'Échemin, St-Romuald (Québec), au numéro de téléphone (418) 838-8542 (télécopieur: 418-838-8489).

Le soumissionnaire devra remettre sa soumission dans l'enveloppe fournie à cette fin.

Les soumissions seront ouvertes en présence des intéressés, le lundi 8 février 1999, 11h, au bureau de Monsieur Richard Dion, directeur des Ressources matérielles, 1860, 1re Rue, St-Romuald (Québec).

Le soumissionnaire s'engage à louer ou à vendre les équipements selon l'échéancier et les besoins spécifiques de la Commission scolaire, au moment où celle-ci le jugera opportun.

La Commission scolaire ne s'engage à accepter ni la plus basse ni aucune des soumissions reçues et ouvertes. Elle se réserve aussi le droit de les accepter en tout ou en partie.

Le Directeur du service des Ressources matérielles  
Richard Dion, architecte

Saint-Romuald, le 25 janvier 1999

## 20 500\$ POUR LE GRAND VILLAGE



Le Club Rotary de Québec remercie chaleureusement tous les souscripteurs, les donateurs et les bénévoles qui ont participé à la réussite du 5<sup>e</sup> 8-TRES, activité-bénéfice dont les profits sont versés au Grand Village de Saint-Nicolas, centre de plein air adapté pour handicapés non autonomes.

Madame Carole Théberge, présidente d'honneur de l'événement, s'associe à messieurs Léandre Cloutier, président du Grand Village et Mario Couture, président du 5<sup>e</sup> 8-TRES édition 1998, pour dévoiler le chèque au montant de 20 500\$ qui servira à combler les petits et les grands besoins de l'organisme.

Ne vous laissez pas prendre...  
Appelez «Météo conseil»  
avant de partir!

Frais de 1.95 \$ la minute

1 900 565-4455



Environnement Canada



Environment Canada

## Sous le signe de la mondialisation

RÉJEAN LACOMBE

Le Soleil

■ QUÉBEC — À l'aube de son quart de siècle d'existence et de l'an 2000, la Semaine de l'agriculture, de l'alimentation et de la consommation (SAAC), organisée par les étudiants de la Faculté des sciences de l'agriculture et de l'alimentation (FSAA) de l'université Laval, prend résolument le virage de la mondialisation.

Présentée sous le thème « L'agroalimentaire, des horizons sans frontières », cette 24<sup>e</sup> semaine naviguera entre un symposium qui aura lieu le 26 janvier au pavillon Alphonse-Desjardins et la présentation du 29 au 31 janvier, du plus grand salon agroalimentaire au Québec entièrement réalisé par des étudiants.

Pour des raisons organisationnelles, les étudiantes et les étudiants de la FSAA ont devancé la présentation de cette semaine et du salon d'un mois. Ils pourront ainsi, contrairement à l'an passé, présenter tout le salon dans une seule salle du Centre de foire d'Expoçité. L'entrée sera gratuite.

Ce salon qui est le point culminant de cette semaine a accueilli l'an dernier plus de 25 000 personnes. La présidente de la SAAC, M<sup>me</sup> Marie-Ève Blanchet, entend bien cette année attirer autant de visiteurs. Pour atteindre cet objectif, les organisateurs misent sur plusieurs nouveautés.

Ainsi, Étienne Gosselin, directeur de la mini-ferme souligne que l'on pourra retrouver cette année un enclos réservé aux bisons. Le mini-jardin qui avait fait le délice de plusieurs amateurs de jardinage l'an dernier offrira également quelques nouveautés.

On retrouvera également le minimarché et près de cent kiosques où l'on pourra approfondir nos connaissances en agroalimentaire et aussi déguster des mets québécois. M<sup>me</sup> Blanchet souligne que cette année, un chef cuisinier sera présent et préparera des plats typiques de la cuisine régionale.

### SYMPOSIUM

Mais avant ces célébrations, on fera place au symposium où des spécialistes traiteront de l'agriculture et aussi de l'alimentation. On parlera de la prochaine ronde de négociations de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), de l'agroenvironnement, de la mondialisation des marchés, de l'in-

spection des aliments, du commerce et de l'étiquetage des aliments nutritionnels.

Grâce à l'aide de neuf commentateurs majeurs, les organisateurs de la SAAC administrent un budget qui tourne autour des 120 000 \$. « Mais, raconte M. Gosselin, on peut compter sur l'aide d'une armée de bénévoles. Si l'on devait payer tout le monde, le budget serait beaucoup plus élevé.



C'est sous le signe de la mondialisation que se déroulera la 24<sup>e</sup> édition de la Semaine de l'agriculture, de l'alimentation et de la consommation. Dans l'ordre habituel, nous apercevons Mylène Turcotte, directrice des projets, Marie-Ève Blanchet, présidente de la SAAC, Étienne Gosselin, directeur de la mini-ferme et Sophie Marcoux, directrice des communications.

### INDUSTRIE AÉROSPATIALE

## Entente entre le Canada et l'Allemagne

■ MONTRÉAL (PC) — Une délégation de fonctionnaires canadiens dirigée par le premier ministre Jean Chrétien signera demain une entente de principe avec l'Allemagne, histoire d'encourager les compagnies aérospatiales des deux pays à développer leurs échanges commerciaux.

C'est la troisième entente de ce genre que paraphe M. Chrétien, les deux premières ayant été conclues en Grande-Bretagne et en Italie. Elles visent surtout à aider l'industrie canadienne de l'aérospatiale à briser sa dépendance vis-à-vis des États-Unis. Plus précisément, les responsables canadiens souhaitent que ces accords leur procurent des contrats avec Airbus.

« Nous essayons de démontrer non seulement ce dont nous sommes capables, mais que nous pouvons le faire en étant efficaces », a confié le président de l'Association des industries aérospatiales du Canada, Peter Smith. « Nous croyons qu'Airbus, qui se convertit lentement en société privée, sera à la recherche de fournisseurs de rechange pour s'assurer qu'elle soit rentable. »

Un autre facteur qui joue en faveur du Canada découle de sa proximité avec les États-Unis, ce qui en fait une véritable porte d'entrée.

La plupart des contrats qu'obtiennent les compagnies canadiennes proviennent de Boeing, qui leur en refille pour une valeur annuelle d'environ 1,2 milliard \$. Airbus représente quant à elle des contrats valant quelque 300 millions \$.

De plus, 60% des exportations canadiennes prennent le chemin des États-Unis. M. Smith croit qu'il serait sage de créer un équilibre en échangeant plus avec l'Europe, d'autant que les ventes d'Airbus égalent maintenant celles de Boeing.

« Il est difficile de percer Airbus », avoue cependant M. Smith. L'une des raisons: Airbus est un consortium de compagnies de quatre pays, toutes des sociétés d'État sauf pour British Aerospace. Elles préfèrent habituellement transiger avec des entreprises européennes.

Airbus pourrait cependant être privatisée dès cette année. Celle-ci ayant annoncé la conception d'un nouvel avion gros porteur, l'A3XX, certaines entreprises canadiennes jouent du coude pour obtenir des contrats.

La première entente de principe a été signée avec British Aerospace Companies, en mai dernier, suivie d'une autre signature à Rome. M. Smith souhaite maintenant qu'une quatrième entente soit conclue avec la France, en juin prochain.

Ces accords concernent notamment l'échange d'informations sur les programmes d'aide aux compagnies et la distribution de profils d'entreprises devant les aider à trouver des partenaires potentiels.

Quatrième industrie aérospatiale au monde derrière les États-Unis, la Grande-Bretagne et la France, le Canada devrait afficher cette année des ventes se chiffrant à plus de 18 milliards \$.

### ENTREPRISE \$

□ La société Nortel Networks vient de recevoir une nouvelle commande de la firme américaine Williams Communications, qui doublera un accord initial pour le porter à plus de 900 millions \$. Le contrat est échelonné sur une période de cinq ans; il a débuté en 1997 et se terminera en 2002. Nortel fabrique de l'équipement sophistiqué servant aux systèmes de transmission de la voix, des données et de l'Internet utilisant la fibre optique. Williams Communications fournit des services de télécommunications aux États-Unis. Cette nouvelle entente prend une importance accrue pour la Métropole puisqu'elle sera réalisée en majeure partie dans les installations de Nortel à Saint-Laurent, en banlieue ouest de Montréal, a indiqué hier Alain Bourget, porte-parole de la société. En fait, plus de 80% du contrat sera exécuté ici. Cette commande majeure permettra de maintenir le niveau d'emploi à 2300 personnes. Nortel soutient que 70% des informations transmises sur les réseaux Internet en Amérique du Nord proviennent de systèmes à large bande fabriqués à Montréal.

Hydro Québec

#### APPELS D'OFFRES ET SOUMISSIONS

Les entrepreneurs et les fournisseurs peuvent obtenir de l'information sur les appels d'offres ouverts et le résultat d'ouverture des plis d'Hydro-Québec en visitant le site Internet de l'entreprise: [www.hydroquebec.com/soumissionnez](http://www.hydroquebec.com/soumissionnez) ou en composant un des numéros de téléphone suivants:

Montréal et environs : (514) 745-5720  
Extérieur : 1 800 363-0910

Avis est présentement donné de la clôture de l'inventaire des biens dans la succession de Joseph Bériau de la ville de Québec décédée le 16 octobre 1998. L'inventaire est situé à:  
Compagnie Trust Royal  
Att.: M.-Christine  
Langlois  
140, Grande Allée Est  
Bureau 720  
Québec (Québec)  
G1R 5M8  
1416249

# L'argent court les rues



### Parce que nos petits camelots distribuent nos fascicules « Finances personnelles »

Placements, REÉR, Bourse et impôts; du 30 janvier au 24 février, consultez les 8 fascicules sur les finances personnelles publiés les samedis et mercredis dans Le Soleil. Des conseils à lire et à conserver qui feront de vous un expert dans la gestion de vos propres finances!

#### 8 fascicules à collectionner :

**Le budget**  
samedi 30 janvier

**Les services financiers**  
mercredi 3 février

**Le REÉR**  
samedi 6 février

**La Bourse**  
mercredi 10 février

**Fonds communs de placement (1)**  
samedi 13 février

**Fonds communs de placement (2)**  
mercredi 17 février

**Les impôts**  
samedi 20 février

**Consommation**  
mercredi 24 février



Fidelity Investments

12 MILLIONS D'INVESTISSEURS NOUS FONT CONFIANCE

LE SOLEIL  
686-3344 1 800 463-2362

## R.P.M. Tech s'associe à J. A. Larue

MICHEL GODIN

Collaboration spéciale

■ **CAP-SANTÉ** — Spécialisée dans la fabrication de camions porteurs hors gabarit et d'équipements de déneigement depuis plus de 35 ans, R.P.M. Tech de Cap-Santé a annoncé, ces jours derniers, qu'elle s'associe à J.A. Larue pour la formation d'une nouvelle filiale en coparticipation afin de renforcer sa position de chef de file dans le domaine du déneigement au Canada et ailleurs dans le monde.

La nouvelle compagnie située à Sainte-Foy nécessitera des investissements de plusieurs millions de dollars.

Toutefois, le montant exact des sommes injectées n'a pas été dévoilé. L'association des compétences techniques

de ces entreprises permettra d'élargir l'éventail de produits en développant une nouvelle gamme de souffleuses à neige, d'épandeurs à sel, de sableuses, de balais et de lames biaisées de grande qualité. Les utilisateurs d'équipements de déneigement pourront aussi miser sur une sélection accrue de services et de pièces.

### L'HIVER

Pour le Groupe R.P.M. Tech, l'hiver a toujours été l'enjeu principal. D'ailleurs, pendant près de 20 ans, les activités de R.P.M. Tech se sont limi-

tées exclusivement ou presque au domaine agricole et aux équipements de déneigement.

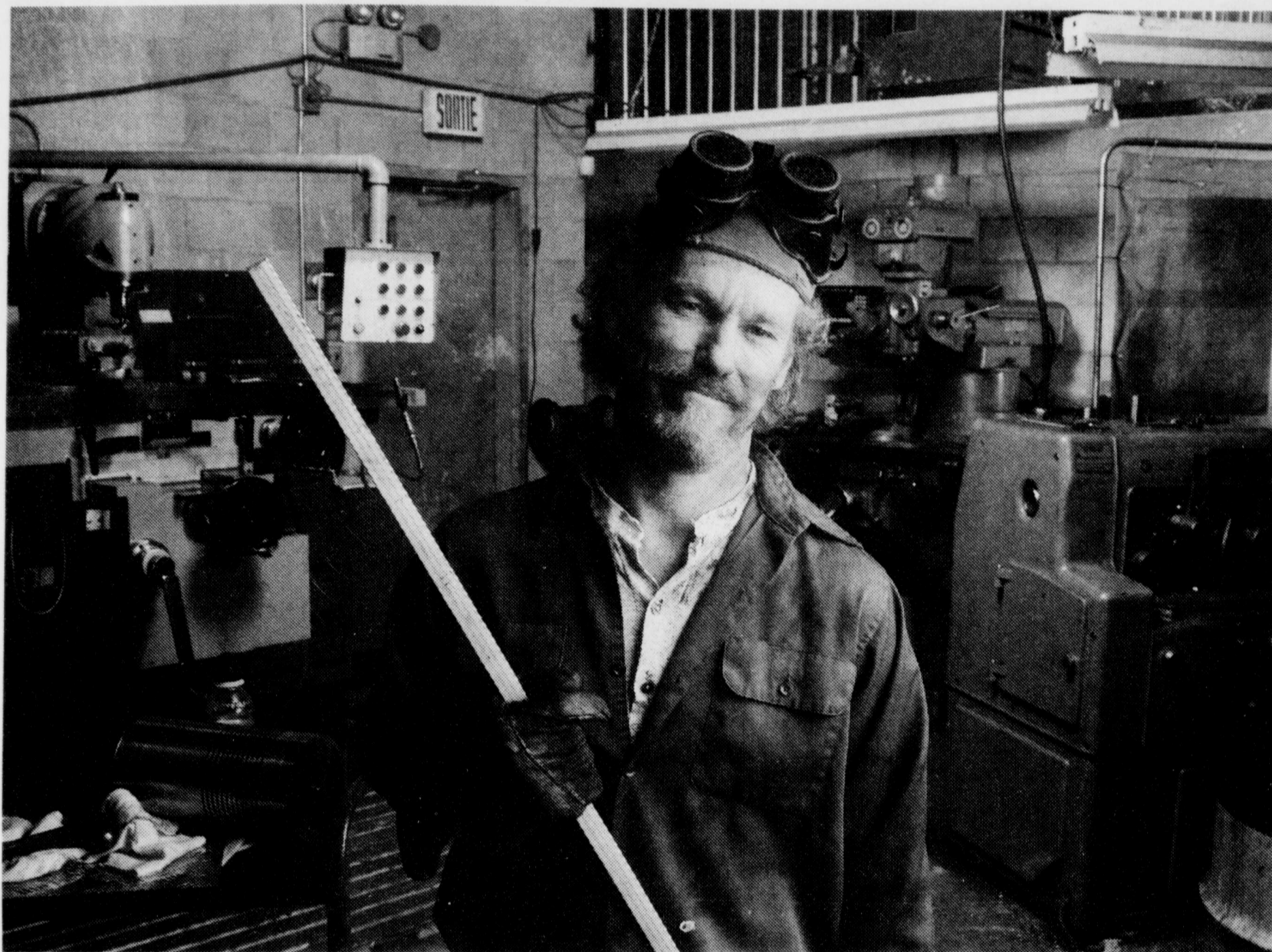
Encore aujourd'hui, 50% du chiffre d'affaires de la compagnie provient de ce secteur. Considéré comme le roi de la souffleuse à neige avec plus de 80% du marché canadien, R.P.M. Tech en fabrique plus d'une centaine chaque année.

### DANS LE MONDE

Bien que concentrés au Canada et aux États-Unis, les clients de R.P.M. Tech se retrouvent de plus en plus au

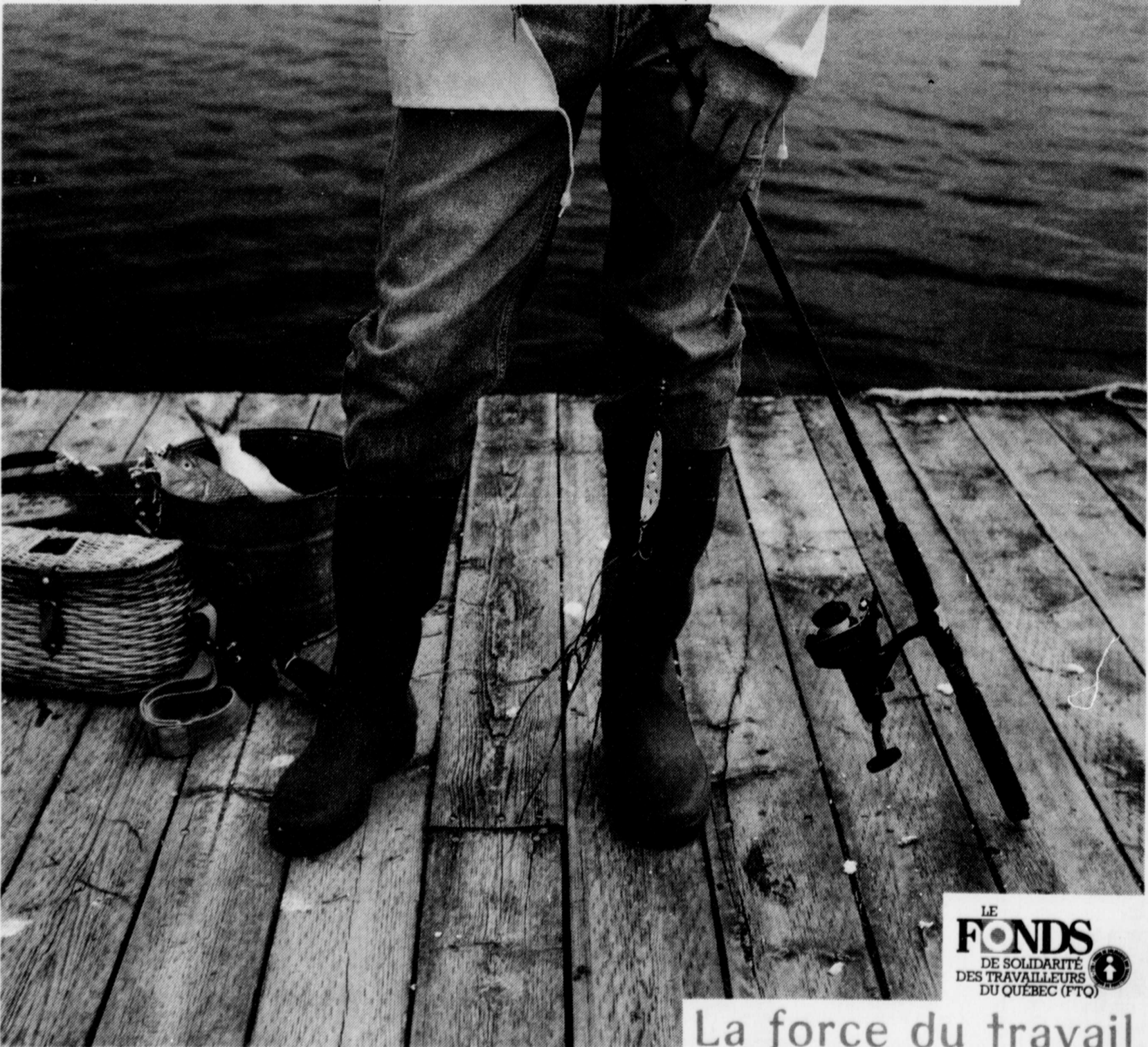
quatre coins du globe. Au fil des ans, la compagnie a étendu ses tentacules à Toronto et Drummondville où elle possède maintenant des installations.

Pour sa part, depuis plus de 25 ans, l'entreprise J.A. Larue est reconnue dans le monde du déneigement. Elle oeuvre notamment dans la réparation, la remise à neuf, la vente de pièces et d'équipements comme les niveleuses, les tracteurs de trottoirs, les camions de déneigement, les souffleuses de marque SMI/Sicard et quelques autres.



## Imaginez ce qu'une plus grande économie d'impôt peut faire pour votre retraite.

Avec les crédits d'impôt additionnels que vous procure le Fonds de solidarité (FTQ), vous économisez beaucoup plus d'impôt qu'avec les REER ordinaires. Vous pourrez réinvestir ces économies et planifier la retraite dont vous rêvez.



LE  
**FONDS**  
DE SOLIDARITÉ  
DES TRAVAILLEURS  
DU QUÉBEC (FTQ)

### La force du travail

La valeur de l'action fluctue. Pour des renseignements détaillés sur le Fonds, consultez le prospectus.

À Québec: (418) 628-FONDS

5000, boul. des Gradins, bureau 100



1 800 567-FONDS

## Projets pour le secteur agricole

RÉJEAN LACOMBE  
*Le Soleil*

■ **QUÉBEC** — Le Conseil pour le développement de l'agriculture du Québec (CDAQ) consacra près de 380 000\$ pour la réalisation de trois projets d'envergure nationale dans le secteur agricole.

Cette aide financière permettra ainsi à la Fédération des producteurs de bovins du Québec (FPBQ) d'améliorer le transfert des connaissances en alimentation, en régie et en génétique auprès des producteurs. Différentes rencontres permettront de déterminer les besoins des intervenants. Par la suite, les producteurs mettront en pratique les méthodes sélectionnées pour améliorer la qualité et l'uniformité du produit.

Le second projet permettra à la Fédération des producteurs d'agneaux et de moutons (FPAMQ) de mettre sur pied un réseau de collecte et d'analyse de données technico-économiques en production ovine. Ce réseau permettra d'identifier les facteurs de succès de cette production.

Finalement, l'aide financière du CDAQ favorisera la création d'un conseil d'accréditation de l'agriculture biologique. On veut ainsi garantir le respect de l'appellation biologique et uniformiser le système de classification existant. Ce comité aura également pour fonction de susciter la concertation auprès de tous les intervenants du secteur.

## Spéculations au sujet de la privatisation d'Air France

■ **PARIS (AFP)** — Les marchés financiers s'attendent à ce que la privatisation partielle d'Air France soit lancée dans les prochains jours, avec l'annonce d'une fourchette de prix d'introduction en bourse au début de cette semaine, et le préplacement des actions auprès des investisseurs institutionnels dans la foulée.

Ni Air France ni le ministère français des Finances n'ont toutefois confirmé ce calendrier, la ligne officielle restant que « l'ouverture du capital devrait se faire comme prévu avant la fin du premier semestre, si les conditions de marché le permettent ».

Des sources concordantes, sur le marché ou internes à la compagnie, tablent sur le calendrier suivant: la fourchette de prix serait fixée au début de la semaine, et serait suivie d'une période de deux semaines de préplacement des titres auprès des investisseurs institutionnels.

L'importance de la tranche qui sera réservée au grand public dépendra de l'intérêt des professionnels. L'offre à prix ferme aux particuliers serait annoncée au début du mois de février, avec une première cotation en bourse vers le 22 février, selon ces sources.

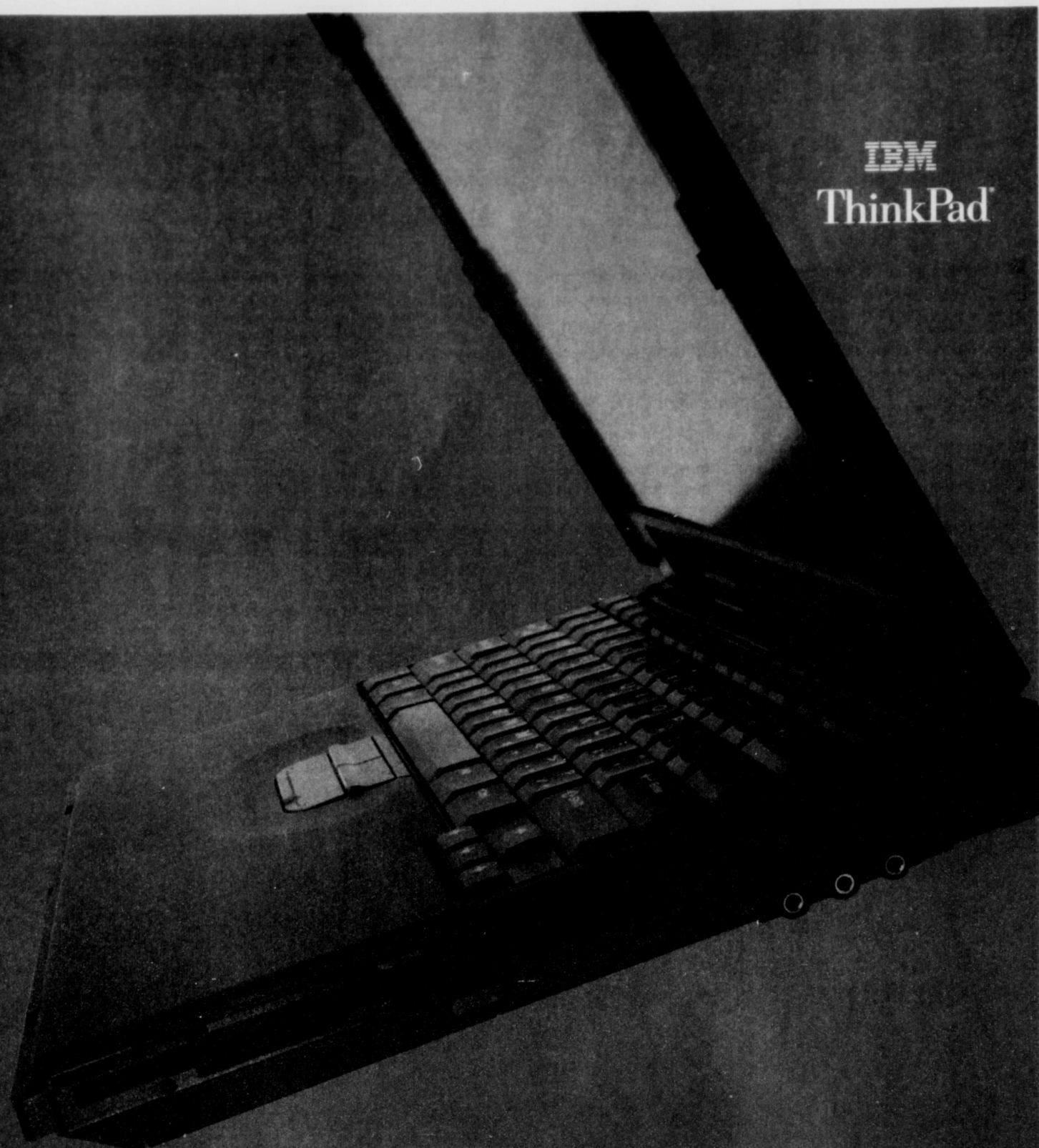
Il est important pour Air France, comme pour l'État français, de procéder rapidement car deux autres compagnies aériennes européennes, Iberia et Alitalia, se préparent également à introduire des titres en bourse, et vont solliciter le même type d'investisseurs.

Par ailleurs, si la conjoncture aérienne est actuellement porteuse, les derniers résultats des compagnies américaines font craindre un ralentissement.

Grâce à un programme majeur de restructuration, Air France a réalisé un bénéfice de 1,9 milliard de FF l'an dernier contre une perte de 3,6 milliards de FF cinq ans plus tôt.

IBM  
ThinkPad

SOLEIL  
EXCLUSIF À  
NOS ABONNÉS



ABRANCHEZ-VOUS

SUR L'AN

2000

AVEC LOTO-QUÉBEC ET LE SOLEIL



GAGNEZ L'UN DES 12 ORDINATEURS  
OU L'UN DES SUPERSACHETS  
DE LOTERIE MÉGA MILLION\$ 2000  
QUI POURRAIT VOUS MÉRITER L'UN  
DES 50 LOTS DE 1 MILLION  
DE DOLLARS...

VOTRE MEILLEURE CHANCE DE DEVENIR  
MILLIONNAIRE!

UNE SEULE CONDITION: IL SUFFIT D'ÊTRE ABONNÉ\* AU  
SOLEIL JUSQU'À L'AN 2000. VALEUR TOTALE DE 52 800\$.

3344 • 1 800 463-2362

LE SOLEIL



COMPUGÉN

2 supersachets de loterie Méga Million\$ 2000 chaque semaine: tous les samedis, du 30 janvier au 18 décembre 99 ainsi que le vendredi 24 décembre 99. Le Soleil publiera 500 noms d'abonnés finalistes tirés au sort parmi sa liste d'abonnés. Deux supersachets de loterie Méga Million\$ 2000 seront attribués chaque samedi parmi ces 500 finalistes. Tirage les vendredis précédents et le 23 décembre 99. Valeur de 100\$ le billet.  
Un ordinateur et un supersachet de loterie Méga Million\$ 2000 toutes les 4 semaines: toutes les quatre semaines, Le Soleil attribuera parmi les 2000 finalistes des quatre semaines précédentes (500 abonnés chaque semaine) un ordinateur ThinkPad 390, modèle 2626-50F écran de 12,1" à matrice active, 32 Mo, processeur Intel Pentium II - 233 MHz, modem 56K intégré, CD-ROM 10X-24X, lecteur de disquette. Également inclus: sac de transport, 32 Mo de mémoire supplémentaire pour un total de 64 Mo, Norton antivirus, Lotus SmartSuite Millennium, IBM Global Services, Netscape 4.0, Windows 98 avec Internet Explorer, Ring Central Fax, IntelliSync 97, IBM Update Connector, ainsi qu'une trousse d'introduction à Internet. Une valeur de 4200\$, ainsi qu'un supersachet de loterie Méga Million\$ 2000 d'une valeur de 100\$, pour un total de 4300\$ en prix. Tirages les lundis 22 février, 22 mars, 19 avril, 17 mai, 14 juin, 12 juillet, 9 août, 6 septembre, 4 octobre, 1er novembre et 27 décembre 1999 avec publication des noms des gagnants le lendemain dans Le Soleil. \*Tout abonnement livré à domicile par camelot ou camelot motorisé.

# L'AUTOMOBILE

## LE COURRIER DE L'AUTO

**Q.** Est-il vrai qu'il est dangereux d'avoir un poids supplémentaire (sac de sable ou de sel) dans le coffre d'une voiture? J'en place un à chaque hiver dans le coffre et cela semble augmenter l'adhérence des pneus dans la neige.

**R.** Vous avez raison sur deux points. L'adhérence du train arrière de votre véhicule à traction sera supérieure et, s'il s'agit d'une voiture à propulsion, sa traction, améliorée. Il y a cependant un risque de blessures graves (surtout si votre véhicule est à hayon) car le sac de sable ou de sel pourrait venir vous heurter en cas d'impact.

Si vous tenez à placer ce genre de poids supplémentaire, assurez-vous de trouver une façon de le fixer solidement afin d'éviter qu'il ne se déplace. De plus il est bon de se rappeler qu'un poids supplémentaire va faire augmenter la consommation d'essence et

qu'il risque d'affaiblir les amortisseurs.

**Q.** On me dit qu'un appuie-tête doit être ajusté à la bonne hauteur pour être efficace. Je voudrais savoir si c'est vrai et si oui à quelle hauteur?

**R.** Même lors d'impacts mineurs, le cou est une région fort vulnérable et les douleurs qui en découlent sont souvent lancinantes. Bien régler son appuie-tête, c'est jouer la carte de la prévention et effectivement, pour être efficace, il faut qu'un appuie-tête soit réglé à la bonne hauteur. Et cette hauteur se situe au niveau du haut de la tête. En fait il faut que le milieu de l'appuie-tête soit ajusté pour arriver approximativement au haut des oreilles. Ceci s'applique bien sûr uniquement dans le cas des appuie-tête réglables. Dans le cas des sièges avec appuie-tête

intégrés, il faut simplement espérer que l'utilisateur ne soit pas trop grand et que le haut de la tête ne se retrouve pas au-dessus de la partie supérieure de l'appuie-tête. Voilà d'ailleurs une caractéristique à vérifier si vous magasinez actuellement une nouvelle voiture.

L'appuie-tête a y a n t pour fonction de nous protéger en cas d'impact, surtout par l'arrière, il est important qu'il soit bien ajusté. En effet, s'il est trop bas, vous risquez lors d'un impact, de vous faire briser le cou parce que votre tête sera projetée violemment vers l'arrière. De plus, si l'appuie-tête n'est pas assez haut il aura tendance à être rabattu, surtout s'il n'est pas verrouillable, par la tête en cas d'impact. En effet, com-

me l'arrière de notre tête n'est pas plat mais plutôt bombé et comme il y a extension du cou pendant le coup du lapin, la partie creuse de la tête se loge sur le dessus de l'appuie-tête et peut ainsi facilement le rabattre. D'autre part, si l'appuie-tête est trop haut, votre tête risque de passer sous l'appuie-tête vous emprisonnant donc entre le haut du dossier et l'appuie-tête, ce qui s'avère une position fort dangereuse. Ainsi, l'appuie-tête est efficace seulement s'il est bien ajusté.

**Q.** Il me semble avoir entendu des gens affirmer que les phares brûlent plus souvent en hiver qu'en été. Si cela est vrai, je voudrais savoir pourquoi.

**R.** Ce ne sont pas tous les phares qui ont cette désagréable manie, ce sont surtout les phares scellés. En effet, ces derniers

ont tendance à surchauffer s'ils ne sont pas nettoyés fréquemment, puisque la couche de saleté empêche la chaleur de se dissiper. Donc en nettoyant souvent les phares non seulement vous prolongez leur vie mais encore vous améliorez votre visibilité. Par ailleurs, il est fortement suggéré de faire régler les phares à chaque fois qu'on doit en remplacer un ou lorsqu'on fait effectuer des travaux à la suspension afin qu'ils soient toujours bien ajustés. De cette façon, vous n'éblouirez pas les autres automobilistes et vos phares éclaireront devant vous et non la cime des arbres ou à quelques mètres devant votre voiture ou encore carrément de côté.

**Q.** Comme on semble devoir subir un hiver en dents de scie, il y aura des réchauffements suivis de refroidissements et vice versa, ce qui signi-

nifie que les gicleurs du système d'essuie-glace vont geler régulièrement. Y a-t-il un moyen pour empêcher que cela se produise.

**R.** Il existe un petit truc qui n'est pas infallible mais qui peut s'avérer fort utile. Il s'agit tout simplement d'activer les gicleurs avant de fermer le moteur. Ainsi, le liquide de lave-vitre expulsera l'eau présente à l'extrémité des gicleurs et ceci diminuera d'autant les risques de gel des gicleurs. Donc lorsque la neige et la pluie sont suivies d'une brusque baisse de température, il est temps d'utiliser ce petit truc.

### LE CONSEIL DU CAA

#### Un fusible a sauté

Vous constatez qu'un fusible du système électrique de votre voiture est brûlé. Rappelez-vous que vous devez le remplacer par un autre d'un ampérage identique. Si vous en utilisez un d'un ampérage supérieur ou encore, si pour vous dépanner vous utilisez une petite broche, du papier métallique ou un autre objet tout aussi insolite, vous risquez de causer d'importants dégâts au système électrique et ceci pourrait même, à la limite, déclencher un incendie.

### EN BREF

#### QUÉBEC

#### Tout n'est pas perdu

Les mordus de l'automobile n'ont pas tout perdu avec la déchirure de la toile du Stade olympique. Une émission spéciale de deux heures sur le Salon international de l'auto de Montréal, animée par le chroniqueur Jacques Duval, avec la participation de Denis Duquette, sera en effet présentée ce soir, à 19 h, à Vidéotron, TCV Câble 9. Les constructeurs automobiles dévoileront plusieurs des modèles qui devaient être rendus publics à l'occasion du 31<sup>e</sup> Salon. Par ailleurs, un hommage sera rendu au designer québécois Paul Deutschman.

#### Certifiée ISO 9002

La Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec (CCAQ) vient d'accéder au statut d'organisme enregistré selon la norme ISO-9002. La CCAQ voulait non seulement donner un gage de qualité à ses membres, mais elle voulait aussi être mieux en mesure de conseiller les concessionnaires qui veulent accéder à la même accréditation. La politique de qualité de la corporation peut être consultée au site Web [www.ccaq.com](http://www.ccaq.com). La CCAQ regroupe 860 concessionnaires titulaires d'une franchise d'un constructeur. Elle représente près de 90% des concessionnaires de la province.

#### Précision

Dans le texte sur le Salon de l'auto de Québec, publié le 20 janvier, il était question également du Salon nautique de Montréal, organisé par l'Association québécoise de l'industrie nautique (AQIN). Jusqu'en 1995, ce salon était présenté à Québec, mais l'AQIN ne vient plus depuis. Il ne faut pas tirer de conclusion à l'effet qu'il n'y a plus du tout de Salon nautique dans la capitale, puisqu'une corporation privée, Gexco, a pris la relève et en est à l'organisation de son troisième salon cette année.

#### BRUXELLES

#### Toyota a augmenté ses ventes Europe

Le constructeur automobile japonais Toyota a vendu l'an dernier en Europe 541 000 véhicules, 15% de plus qu'en 1997, ce qui lui permet d'atteindre pour la première fois 3% de part de marché en Europe, a indiqué cette semaine à Bruxelles Toyota Motor Europe dans un communiqué. «Ces résultats excellents démontrent clairement les progrès que nous faisons pour devenir un constructeur majeur en Europe», a déclaré à cette occasion Juan Jose Diaz Ruiz, vice-président pour les ventes de Toyota Europe. Toyota, qui devient ainsi la première marque japonaise en Europe, a vendu l'an dernier 178 150 Corolla et 135 300 Avensis, selon le communiqué. 1998 a été une année record pour les ventes de voitures neuves en Europe occidentale, où les immatriculations ont augmenté de 7% par rapport à l'année précédente, selon l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA). Toyota construit actuellement à Onnaing (nord de la France) une deuxième usine d'assemblage en Europe, après celle de Burnaston (Royaume-Uni). L'usine française produira à partir de 2001 un maximum de 150 000 véhicules par an et devrait employer 1500 à 2000 personnes. (AFP)

#### Acadia Subaru

Boul. de la Capitale  
(sortie Pierre-Bertrand), Québec  
681-6000

#### Lévis Subaru

4980, boul. de la Rive-Sud  
Lévis  
833-1960

#### Option Subaru

2505, boul. Henri-Bourassa  
Québec  
648-9518

#### Vachon Subaru

1093, boul. Vachon Nord  
Sainte-Marie de Beauce  
387-7510

# TRACES D'UN VAINQUEUR

Subaru est sur les traces de la **traction intégrale** à prise constante depuis un quart de siècle. Parce que la maîtrise et l'adhérence sont essentielles à votre sécurité routière, Subaru vous offre la **traction intégrale en équipement de série** sur tous ses modèles.

#### Forester L

- Traction intégrale • Transmission manuelle
- 165 chevaux-vapeur • Freins ABS
- Portes et fenêtres électriques • Rétroviseurs chauffants à télécommande
- Porte-bagages au toit **et plus...**

**299\$** par mois\*

Transport et préparation inclus

\* Paiements mensuels basés sur un bail de 48 mois. FORESTER L (SWL4X55-PS): versement initial de 3445\$ ou échange équivalent. Allocation de 20 000 km par année. 8¢ du km excédentaire. Immatriculation, assurances et taxes en sus. L'offre se termine le 31 janvier 1999. Sujet à l'approbation de crédit. Le modèle illustré peut différer. Voyez votre concessionnaire participant pour tous les détails. [www.subaru.ca](http://www.subaru.ca)

**SUBARU**  
L'atTraction intégrale™

Jean-Luc Brassard  
Médaille d'or aux Jeux  
Olympiques d'hiver  
de Lillehammer  
Deux fois champion du monde  
de ski acrobatique, bossés

## Voiture de collection



Cette Ford Thunderbird 1956, ayant appartenu au chanteur Frank Sinatra, a été vendue à l'encan samedi. Son nouveau propriétaire a déboursé une somme de 152 000 \$ US.

## EN BREF

PARIS

## Renault envisage des partenariats en Asie

Le constructeur automobile français Renault a confirmé cette semaine qu'il envisageait de conclure des partenariats pour accroître sa présence en Asie et qu'il discutait notamment avec le japonais Nissan, dans lequel il n'exclut pas de prendre une participation. « Nous avons indiqué à plusieurs reprises que notre stratégie de développement passait par une présence accrue en Asie », a

indiqué le constructeur français dans un bref communiqué. « Nous étudions donc les moyens de mettre en oeuvre cette stratégie et, à ce titre, discutons avec un certain nombre de partenaires potentiels, dont Nissan », a ajouté Renault, en réponse à des informations de la presse japonaise, qui a fait état pendant le week-end de négociations entre les deux groupes. Nissan négocierait en même temps une alliance avec les géants Ford et DaimlerChrysler, selon ces informations. « Nous n'excluons pas, après étude approfondie, d'envisager une prise de participation », a conclu Renault, sans vouloir révéler davantage de détails. (AFP)

## Centre du Camion CITADELLE

### « LA PLACE POUR LES PRIX »



19N284

LS  
BLAZER 4 X 4 1999  
ÉDITION SPÉCIALE

- Automatique
- Climatiseur
- Serrures et vitres électriques
- Lecteur disque compact

**398\$**  
/mois\*

AUSSI À VOIR ABSOLUMENT LE NOUVEAU «TRAIL BLAZER» 1999

TAHOE LT 4 X 4 1999

- Équipement complet
- Vaut plus de 46 000\$

Un «look» incroyable



19N304

**584\$**  
/mois\*

**0\$ COMPTANT**  
**0\$ TRANSPORT**  
**0\$ SURPRISE**

S-10 PICK-UP LS 1999

- Cabine allongée
- Troisième porte
- Radiocassette
- Roues aluminium
- Et beaucoup plus

Camion de l'année  
selon revue  
Motor  
Trend



19N172

**269\$**  
/mois\*



19N254

6 en  
inventaire

**479\$**  
/mois\*

SILVERADO 4 X 4 1999

- Moteur V-8
- Automatique
- Roues aluminium
- Et beaucoup plus

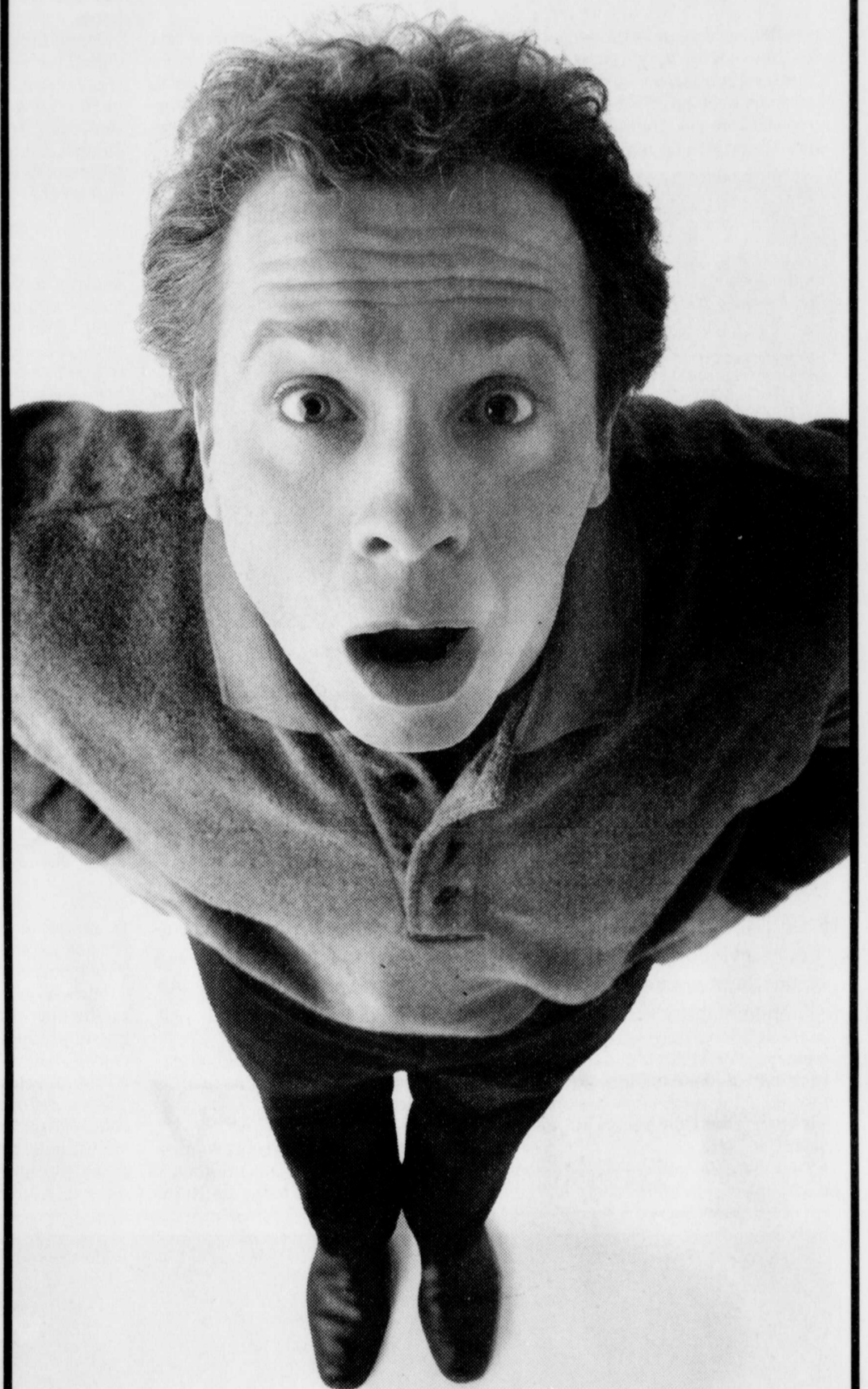
Aussi en inventaire: Tracker 99, Crew-cab 99, Venture 99

\*Basé sur une location 36 mois - 20 000 km/année. Taxes en sus.

**Citadelle**  
CHEVROLET OLDSMOBILE CADILLAC LTÉE

89, boul. KENNEDY, LÉVIS (QUÉBEC)  
(418) 835-1171

QUOI?



« Votre auto  
n'est pas assurée  
chez Desjardins? »

Vous passez à côté d'une foule d'avantages  
et surtout du prix que peut vous offrir  
l'assurance en direct de Desjardins !

Avant d'assurer votre auto,  
appelez à la caisse

ou composez le

**1 888 ASSURANCE**

(1 888 277-8726)

DU LUNDI AU VENDREDI DE 8 H À 20 H  
ET LE SAMEDI DE 8 H À 16 H.



**Desjardins**

Assurances générales  
des caisses Desjardins

## ESSAI ROUTIER

## Point fort de la Windstar: douceur de roulement

RAYNALD CÔTÉ

Collaboration spéciale/CAA-Québec

■ QUÉBEC — Grâce à l'augmentation du couple, le V6 de 3,8 litres se veut encore plus à l'aise pour déplacer la Windstar avec une vivacité et une progressivité qui rendent la conduite plaisante en tout temps. Ce moteur est bien accompagné par une transmission automatique qui effectue son travail avec douceur. La conduite hivernale est facilitée par cette transmission qui permet de partir en deuxième vitesse ce qui s'avère fort pratique sur les surfaces glissantes.

L'excellente douceur de roulement est sans contredit un des points forts de la Windstar. En effet, les inégalités sont absorbées avec une élégante aisance qui contribue au confort des occupants. En virage, ce véhicule s'incline

un peu mais demeure prévisible et tant qu'on n'a pas l'intention de s'illustrer dans une épreuve de slalom, la tenue de route convient très bien. Une bonne impression de robustesse se dégage du comportement routier.



La nouvelle Windstar offre beaucoup de confort.

Bien calibrée, la servodirection est également précise et assez rapide. Cependant on apprécierait qu'elle transmette un peu plus de sensations de la route. Les freins, quant à eux, effectuent très bien leur travail.

Un examen de la Windstar nous révèle que les connexions électriques sont bien protégées, que la plateforme est robuste, que la partie avant sous le moteur possède des plaques protectrices solides et que les disques de freins ont droit à des plateaux antiéclaboussures.

Cependant nous sommes déçus de constater que le capot laisse entrer très facilement la saleté dans le compartiment moteur, que les canalisations des freins arrière et celles du chauffage auxiliaire ne sont pas protégées et que les joints de sous le véhicule ne sont pas scellés.

## CONCLUSION

Avec l'arrivée d'une porte coulissante à gauche et avec les raffinements apportés sur le plan mécanique, la Windstar devient une mini-fourgonnette encore plus intéressante que par le passé. De plus les nombreuses versions peuvent satisfaire plusieurs types d'acheteurs. Ces derniers peuvent compter sur un véhicule polyvalent, confortable et agréable à conduire.

## POUR

Douceur de roulement  
Moteur 3,8 litres souple  
Transmission douce  
Confort général  
Chauffage puissant  
Insonorisation réussie

FICHE TECHNIQUE	
FORD WINDSTAR 1999	
<ul style="list-style-type: none"> <li>□ Moteur: V6, 3,0 litres; V6, 3,8 litres</li> <li>□ Puissance: 150 chevaux à 5 000 tr/mn; 200 chevaux à 4 900 tr/mn</li> <li>□ Couple: 186 lb/pi à 3 750 tr/mn; 240 lb/pi à 3 600 tr/mn</li> <li>□ Transmission: automatique 4 vitesses</li> <li>□ Suspension: avant: indépendante/arrière: essieu rigide</li> <li>□ Freins: avant: disques/arrière: tambours.</li> <li>□ Longueur: 510,2 cm</li> <li>□ Largeur: 194,6 cm</li> <li>□ Hauteur: 167,9 cm</li> <li>□ Empattement: 306,6 cm</li> <li>□ Poids: 1 706 à 1 816 kg</li> <li>□ Pneus: P205/70R15; P215/70R15; P225/60R16</li> <li>□ Capacité de remorquage: 907 kg (1 588 kg avec l'ensemble remorquage)</li> <li>□ Coussins gonflables: conducteur et passager: standard. Latéraux en option.</li> <li>□ Consommation de carburant avec le moteur 3,8 litres               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Selon Transports Canada: ville: 13,9 L/100 km (20 mi/gal); route: 9,4 L/100 km (30 mi/gal)</li> <li>- Pendant l'essai: 13 L/100 km (22 mi/gal)</li> </ul> </li> <li>□ Capacité du réservoir: 98,4 litres</li> <li>□ Accélération               <ul style="list-style-type: none"> <li>0-100 km/h: 10,5 secondes</li> <li>60-100 km/h: 7,2 secondes</li> </ul> </li> <li>□ Concurrents               <ul style="list-style-type: none"> <li>Chevrolet Venture, Chrysler Town &amp; Country.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dodge Caravan, Honda Odyssey, Oldsmobile Silhouette, Plymouth Voyager, Pontiac TransSport</li> <li>□ Coût de l'entretien (le montant peut varier d'un concessionnaire à l'autre)               <ul style="list-style-type: none"> <li>Fréquence: 3 mois ou 5 000 km</li> <li>Total jusqu'à 100 000 km: 1 328 \$</li> </ul> </li> <li>□ Garanties               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Véhicule complet: 3 ans/60 000 km</li> <li>- Rouille de surface: 3 ans/60 000 km</li> <li>- Perforation: 5 ans/km illimité</li> <li>- Antipollution: 3 ans/60 000 km sur tout et 8 ans/100 000 km sur le convertisseur catalytique, le module de commande et le dispositif de diagnostic.</li> </ul> </li> <li>□ Prix de pièces d'origine               <ul style="list-style-type: none"> <li>Pare-chocs arrière: 351 \$</li> <li>Disque de freins avant: 105 \$</li> <li>Plaquettes de freins: 113 \$</li> <li>Silencieux: 258 \$</li> <li>Aile avant: 110 \$</li> </ul> </li> <li>□ Coût moyen de la prime d'assurance, à Québec, avec valeur à neuf pour une femme ou un homme de 30 à 40 ans ayant un excellent dossier: 659 \$ à 1 047 \$</li> <li>□ Prix des différentes versions               <ul style="list-style-type: none"> <li>De base: 24 295 \$; LX: 27 895 \$</li> <li>SE: 31 595 \$; SEL: 35 995 \$</li> </ul> </li> <li>□ Principales options:               <ul style="list-style-type: none"> <li>Climatiseur auxiliaire: 872 \$</li> <li>Portes latérales à commande électrique (SE): 1 244 \$</li> <li>Plusieurs groupes d'options dont les prix varient de 650 \$ à 1 250 \$.</li> </ul> </li> <li>□ Prix du véhicule essayé: 32 047 \$</li> <li>Nombre de concessionnaires:               <ul style="list-style-type: none"> <li>Québec: 128</li> <li>Canada: 600</li> </ul> </li> </ul>

## CONTRE

Levier des essuie-glaces à revoir  
Sièges lourds à manipuler  
Rangement perfectible  
Éléments manquant de protection

Espace arrière (grande taille)

Phares peu puissants.

Vous pourrez consulter ce texte aux adresses suivantes: [www.caa-quebec.qc.ca](http://www.caa-quebec.qc.ca) et [www.lesoleil.com/aut](http://www.lesoleil.com/aut).

## Opel remplacera son usine historique de Ruesselsheim

■ DETROIT (AFP) — Le groupe automobile General Motors va remplacer sa vieille usine allemande Opel de Ruesselsheim par un équipement flambant neuf afin d'abaisser ses coûts de production, rapporte l'hebdomadaire *Automotive News* dans son dernier numéro.

Le journal cite le directeur général de GM, Rick Wagoner, qui indique que la nouvelle usine ultra-moderne produira les nouvelles Opel Vectra et Omega à partir de 2002.

«Tout ce que nous avons mis au point depuis que nous avons mis en

service notre usine allemande sur le site d'Eisenach, sera présent», a affirmé le directeur général de General Motors.

La nouvelle entité, qui représentera un investissement de 415 millions \$, remplacera la vieille usine de Rues-

selsheim, la plus ancienne et la plus grande usine du groupe, qui emploie 24 600 ouvriers.

Selon le journal, la production annuelle devrait rester du même ordre que la production actuelle avec environ 315 000 véhicules mais avec 5000 à 7000 salariés en moins.

Selon *Automotive News* citant Michael Burns, président de GM Europe, les ultimes détails de cette nouvelle usine seront annoncés officiellement dans six à 12 mois.

## Ford et GM sont bien à l'abri aux États-Unis

■ WASHINGTON (AFP) — Le marché automobile américain, premier du monde, permet à General Motors et Ford de dégager des bénéfices conséquents, mais ces deux constructeurs sont moins heureux en Europe et surtout en Amérique latine, où les premiers effets de la crise se font sentir.

Les deux premiers constructeurs mondiaux — qui sont également les deux seuls constructeurs américains depuis le rachat l'an dernier de Chrysler par Daimler-Benz — ont chacun perdu des parts de marché aux États-Unis mais restent très rentables.

La grève de 54 jours à la fin du printemps dans des usines de Delphi, l'équipementier automobile de GM, avec la paralysie des usines d'assemblage des véhicules s'est répercutée sur les comptes du constructeur, qui a annoncé un bénéfice de 3 milliards \$ pour 98, en chute de plus de moitié par rapport à celui de 97.

Chez Ford, ce bénéfice a approché les 6 milliards \$, soit à peu de choses près le niveau de l'année précédente.

Sur les États-Unis et le Canada, Ford a gagné un peu plus de 1000 \$ sur chaque véhicule vendu, alors que General Motors en a empoché environ 315 \$.

Pourtant, chacun s'accorde à dire que la concurrence est de plus en plus sévère sur le marché américain avec à intervalles réguliers de grandes campagnes de rabais pouvant aller jusqu'à 10 ou 15 % du prix de la voiture.

General Motors est de loin resté le premier constructeur aux États-Unis avec 28,9 % (contre 30,8 % en 97) d'un marché de 15,6 millions de véhicules, un niveau record qui doit beaucoup à la bonne santé de l'économie et à la force de la consommation des ménages.

«Nous tablons sur des marchés automobiles toujours soutenus aux États-Unis et en Europe cette année», a indiqué John Smith, le patron de GM.

L'Europe, avec des ventes records (14,3 millions), a permis aux deux américains de gagner de l'argent: 419 millions \$ pour GM qui était dans le rouge l'année précédente, et 193 millions \$ pour Ford.

Revers de la médaille, les deux constructeurs ont perdu des parts de marché en Europe. GM et Ford ont longtemps accepté de perdre de l'argent, en vendant à perte des voitures, pour pénétrer le marché européen très concurrentiel.

La part de marché de Ford en Europe est passée de 11,2 % en 97 à 10,2 % l'an dernier quand celle de GM a suivi pratiquement le même chemin à 10,6 % contre 11,3 %.

Une physiologie identique pour les deux constructeurs en Asie où les marchés ont été fortement affectés par la crise financière qui a éclaté en juillet 97. Une crise qui gangrène maintenant l'Amérique du Sud, encore considérée il y a moins d'un an comme le nouvel eldorado pour l'industrie automobile.

John Smith, pdg de GM, craint les difficultés économiques et les incertitudes en Asie et en Amérique latine pour son groupe quand son collègue de Ford, Jacques Nasser, reconnaît que les conditions économiques et de marché au Brésil continuent d'être difficiles.

General Motors a essuyé en Amérique latine une perte de 175 millions \$ l'an dernier (après un bénéfice de 667 millions en 97) et Ford 226 millions \$ (après un profit de 40 millions \$).

Dans ce contexte, Richard Wagoner, patron de la division automobile de GM, a annoncé la mise en place de mesures pour réduire significativement les coûts en Amérique du Sud en réponse aux difficultés économiques et aux conditions du marché.

Ford a pris les devants la semaine dernière en annonçant la suppression de 4600 emplois en Amérique latine, principalement au Brésil et en Argentine.

**VOLVO**

**UN MOTEUR BITURBO DE 268 HP  
QUI NOUS ALIGNE AVEC NOS CONCURRENTS  
ET 14 PROUESSES TECHNIQUES  
QUI LEUR FONT MORDRE LA POUSSIÈRE**

**LA NOUVELLE VOLVO S80 T6**

• SYSTÈME DE PROTECTION ANTI-CONTRECOUP • DEUX RIDEAUX DE SÉCURITÉ GONFLABLES PLEINE LONGUEUR  
• LE SEUL MOTEUR SIX CYLINDRES EN LIGNE À MONTAGE TRANSVERSAL EN PRODUCTION AUJOURD'HUI • SYSTÈME BREVETÉ DE PROTECTION CONTRE LES IMPACTS LATÉRAUX • CEINTURES DE SÉCURITÉ À RATTRAPAGE AUTOMATIQUE DE JEU • ÉCLAIRAGE D'ESCORTE • ÉCLAIRAGE D'APPROCHE • CAGE DE SÉCURITÉ EN ACIER À HAUTE RÉSISTANCE • APPUI-TÊTE ARRIÈRE RABATTABLES • RÉTROVISEUR À RHÉOSTAT • FEUX DE GABARIT LATÉRAUX • RÉGULATEUR DE STABILITÉ ET DE TRACTION • TRANSMISSION GEARTRONIC. **PROTÈGE LE CORPS. EMBRASE LE COEUR.**

L'offre temporaire de location à long terme est disponible par l'entremise des détaillants Volvo participants et des Services financiers Volvo sur approbation du crédit aux clients au détail admissibles seulement et ne peut pas être combinée avec aucune autre offre. Location à long terme de la Volvo S80 T6 1999 basée sur 48 mensualités de 699 \$ totalisant 33 552 \$. Le bail prévoit une allocation de 20 000 kilomètres (0,14 \$ par kilomètre excédentaire). Acompte ou échange équivalent de 8840 \$ requis. Taxes, immatriculation et assurance en plus. Première mensualité et dépôt de sécurité aussi requis. Option d'achat à la fin du bail pour 27 998,50 \$ plus frais d'administration de 200 \$. Le détaillant peut louer moins cher. \*Il y a certaines restrictions et conditions d'admissibilité. Ne peut être combinée avec aucune offre au détail ou promotion de parc de véhicules. Voyez votre détaillant Volvo. L'offre prend fin le 28 février 1999. © 1999 Volvo Canada Ltée. \*Sécurité avant tout\* est une marque de commerce de Volvo Canada Ltée. N'oubliez pas de bouclier votre ceinture. Visitez [www.volvocanada.com](http://www.volvocanada.com)

Dès maintenant louez une Volvo S80 T6 1999 pour **699\$** par mois avec bail de 48 mois. Acompte de 8840 \$ incluant préparation et transport.

2230, Jean-Talon Nord, Sainte-Foy  
**682-1112**  
1 800 563-VOLVO  
[volvo@mediom.qc.ca](mailto:volvo@mediom.qc.ca)

VOLVO DE QUÉBEC

**GRAND VOYAGER SE 1999**

EXPRESSO

Moteur 3.8 l, automatique 4 vitesses, 2 climatiseurs, vitres électriques, portes électriques avec télédéverrouillage, 7 passagers dont 4 sièges baquets, console au planol, rouls mag 15 pouces, ensemble 29E, insonorisation de luxe, etc.

**399\$** par mois  
location 48 mois  
Utilisation 72 000 km  
Dépôt de sécurité 500\$  
Taxes en sus

**0\$ DE COMPTANT**

**LE VRAI CONCESSIONNAIRE CHRYSLER!**

**GOSSELIN**  
CHRYSLER-PLYMOUTH-JEEP-CAMIONS DODGE  
ST-NICOLAS 831-2050

## EN BREF

BRUXELLES  
Piëch à la tête  
de l'ACEA

Le président du directoire du constructeur automobile Volkswagen, Ferdinand Piëch, a pris la présidence de l'Association des constructeurs automobiles européens (ACEA) pour 1999, a annoncé l'ACEA cette semaine à Bruxelles. Le PDG de Volkswagen succède à ce poste au président du directoire d'un autre fabricant allemand, BMW, Bernd Pischetsrieder. L'ACEA fonctionne suivant le principe d'une présidence tournante, assurée pour un an par le PDG d'un constructeur européen. (AFP)

## LE COURRIER DU LECTEUR

## Choisir une voiture américaine d'occasion

**Q.** D'ici le printemps, je songe à acheter une voiture usagée d'environ deux ans. Mes choix se portent vers les nord-américaines de taille intermédiaire. Plus précisément, je pense aux Ford Taurus, Chevrolet Lumina et Dodge Intrepid. Je désire une voiture fiable qui est confortable et spacieuse pour les petits voyages puisque nous sommes à la retraite. J'aimerais connaître votre appréciation de ces différents modèles.

M. Gilbert  
St-Etienne

**R.** D'abord, d'un point de vue strictement financier, laissez-moi d'abord vous féliciter de votre décision d'opter pour une voiture de deux ans plutôt que pour une voiture neuve. En agissant ainsi, cela vous débourserez un moins gros montant d'argent puisqu'un modèle 1997 oscille entre 15 000 \$ et 20 000 \$ comparativement à un montant de 25 000 \$ à 30 000 \$ pour le modèle neuf.

En prenant les précautions d'usage pour vérifier que le véhicule a bénéficié d'un entretien de bonne qualité, vous vous retrouverez au volant d'une voiture presque neuve avec une balance de garantie du manufacturier. Et après deux ans, la dépréciation ultérieure de votre voiture sera moins vertigineuse de sorte que vous aurez la juste impression d'avoir fait un achat d'un bon rapport qualité/prix. Maintenant, pour vous aider à faire un choix parmi les trois modèles sélectionnés, voyons quels sont leurs avantages et inconvénients respectifs.

## FORD TAURUS

Introduite en 1996, la génération actuelle des Taurus a initialement surpris tout le monde par son design très audacieux. Le pari était risqué pour Ford qui lutte constamment pour que la Taurus puisse ravir la première place du palmarès des ventes en Amérique du Nord.

Eh bien, pendant les deux premières années de distribution (1996 et 1997), le modèle actuel de la Taurus a connu une augmentation des ventes qui ne s'est toutefois pas maintenue après. Ces résultats confirment possiblement la première impression que m'avait laissée l'essai de ce nouveau modèle en 1996.

J'avais à ce moment eu la perception — et je l'ai encore aujourd'hui — que la nouvelle Taurus a fait des pas de géant côté design et aucune progression côté comportement routier. Bien qu'intéressant sur le plan visuel (à l'extérieur) et sur le plan pratique (à l'intérieur), le design est d'abord une question de goût dont l'appréciation revient à chacun.

Permettez-moi quand même de vous signaler que la prochaine génération de Taurus affichera un design beaucoup moins audacieux. À défaut de ne



Jean-Pierre  
Blais

Collaboration spéciale

pas avoir connu une évolution comparable au design, le comportement routier n'est pas pour autant à dédaigner. Cependant, les moteurs disponibles sont plutôt décevants. Celui de base est connu sous le nom de Vulcan mais à en juger par son niveau de bruit et son aspect rugueux, le nom Vulcan aurait été davantage de mise. En réalité, ce V6 de 145 chevaux affiche un rendement comparable à un vulgaire moteur 4 cylindres. Le moteur optionnel de 200 chevaux, plus doux et silencieux, est donc à privilégier bien qu'il ne soit pas aussi convaincant que celui des modèles concurrents. Pour le reste, la Taurus est une bonne voiture côté fiabilité et confort.

## CHEVROLET LUMINA

À l'opposé de la Taurus, la Chevrolet Lumina affiche une allure tout à fait

DONNÉES COMPARATIVES			
MODÈLES 1997	MOTEURS	VOLUME INTÉRIEUR	VOLUME COFFRE
Ford Taurus	V6 / 3.0L / 145 ch.	2860 litres	447 litres
	V6 / 3.0L / 200 ch.		
Chevrolet Lumina	V6 / 3.1L / 160 ch.	2846 litres	445 litres
	V6 / 3.4L / 215 ch.		
Dodge Intrepid	V6 / 3.3L / 161 ch.	2934 litres	473 litres
	V6 / 3.5L / 214 ch.		

TABLEAU, LE SOLEIL

banale qui n'est toutefois pas désagréable. La présentation intérieure est également sobre et sans surprise. Ce qui fait l'intérêt de la Lumina, ce n'est donc pas son style mais bien son efficacité et sa fiabilité d'ensemble.

Cela est particulièrement vrai au chapitre des moteurs offerts. Autant le V6 de base de 160 chevaux que celui optionnel de 215 chevaux possèdent un rendement doux et efficace en plus de compter sur une fiabilité éprouvée depuis plusieurs années ainsi qu'une consommation d'essence raisonnable.

Ces moteurs offrent une très bonne puissance d'accélération à bas régime mais ils s'essouffent toutefois rapidement à plus haut régime (au-delà des 4000 tours minute). Par ailleurs, la Lu-

mina offre un bon comportement routier et un confort de roulement appréciable pour ses passagers. Sans rien révolutionner dans le monde de l'automobile, la Lumina présente le meilleur rapport qualité/prix des trois modèles ici analysés. Cela est rendu possible grâce à sa fiabilité d'ensemble, ses moteurs efficaces, son prix compétitif, sa douceur et son confort de roulement.

## DODGE INTREPID

Au premier coup d'oeil, on pourrait facilement croire que l'Intrepid possède les atouts nécessaires pour distancer facilement ses deux rivales nord-américaines. Après tout, son design très dynamique est particulièrement réussi, elle est aussi la plus spacieuse

et possède de puissants moteurs. Mais, comme cela s'est produit trop souvent au cours des dernières années avec différents produits Chrysler, la fiabilité a fait défaut. La transmission, le climatiseur et d'autres composantes importantes sont réputés pour faillir à la tâche et les sondages de fiabilité du CAA corroborent ces affirmations.

Cela est vraiment dommage car, parmi les trois modèles analysés, l'Intrepid est de loin la plus agréable à conduire grâce à son comportement routier précis, dynamique et confortable. La prestation des moteurs est tout aussi convaincante, surtout avec le V6 de 214 chevaux qui offre les meilleures performances du lot. L'aventure demeure toutefois risquée et c'est pourquoi je conseille davantage la Chevrolet Lumina qui ne réserve pas de mauvaises surprises.

POUR JOINDRE L'AUTEUR DE CES LI-  
GNES :

Jean-Pierre Blais  
Journal LE SOLEIL  
925 chemin St-Louis  
Québec, Qc G1K 7J6  
Fax: 686-3374

## FOURGONNETTE DE L'ANNÉE 1999



La preuve qu'il y a une nouvelle  
forme d'intelligence dans l'espace.



Si vous doutiez encore de l'existence d'une nouvelle forme d'intelligence dans l'espace, en voici une autre manifestation. L'Association des Journalistes Automobile du Canada a désigné la toute nouvelle et très spacieuse Odyssey « Fourgonnette de l'année 1999 ». Pas surprenant, quand on compare les caractéristiques de l'Odyssey. Par exemple, la banquette arrière « Magic Seat™ » escamotable dans le plancher et les fauteuils du centre qui peuvent se transformer en banquette, ou s'écartier l'un de l'autre pour offrir un passage vers l'arrière. Et grâce au plus puissant moteur offert dans une minifourgonnette, nous conquérons rapidement de nouveaux sommets.

La toute nouvelle Odyssey. De l'espace.

COMPOSEZ LE 1 888 9-HONDA-9 POUR OBTENIR UN CATALOGUE OU L'ADRESSE D'UN CONCESSIONNAIRE PRÈS DE CHEZ VOUS.

**HONDA**  
CONÇUE ET CONSTRUITE SANS CONCESSION

## EN BREF

## BONN

Smart: nouvelles  
versions

La mini-voiture Smart connaîtra fin 1999 une version diesel, qui ne consommera que 3,4 litres aux 100 km, et en 2000 une version cabriolet, annonce un dirigeant de DaimlerChrysler. Juergen Hubbert, interrogé par l'hebdomadaire allemand *Der Spiegel* à paraître aujourd'hui. « Nous établirons la marque Smart », a-t-il déclaré malgré les critiques sur les débuts de la mini-voiture produite par Micro Compact Car (MCC), aujourd'hui contrôlée à 100% par DaimlerChrysler. Compte tenu des critiques sur la tenue de route formulées par une revue spécialisée suisse, le système électronique de conduite « Trust », qui équipe déjà la Smart, va être développé pour remédier à d'éventuels défauts sur la tenue de route. (AFP)

## PARIS

Scania suscite  
de l'intérêt

Volkswagen et Renault seraient intéressés par un rapprochement avec le constructeur de poids lourds suédois Scania, lui offrant ainsi une solution de rechange à une fusion avec son concurrent national Volvo, rapportait cette semaine le *Financial Times*. Selon le quotidien britannique, les deux groupes auraient pris contact avec Investor, principale holding de l'empire financier Wallenberg et premier actionnaire (à 45%) de Scania pour lui proposer « une solution alternative » à un rachat par Volvo qui a annoncé avoir acquis 12,85% du capital de Scania. (AFP)

# OPINIONS

## LE QUOTIDIEN DE LA CAPITALE

Président du conseil d'administration PIERRE DES MARAIS II

Président et Éditeur GILBERT LACASSE

Rédacteur en chef GILBERT LAVOIE

Directeur de l'édition J.-JACQUES SAMSON

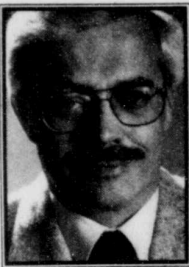
Directeur de l'information MICHEL SAMSON

### EDITORIAL

## De plates excuses bien insuffisantes

Juan Antonio Samaranch, toujours aussi hautain, s'est limité hier à présenter de banales excuses pour les membres du Comité international olympique (CIO) qui ont trempé dans des scandales entourant les choix de villes hôtes de prochains Jeux olympiques, notamment Salt Lake City et Sydney.

Samaranch a écarté du revers de la main toute responsabilité personnelle à l'égard des 114 membres actifs du CIO dont 81 % ont été choisis sous ses bons offices depuis 1980, mais il entend bien se rendre jusqu'à la fin de son présent mandat, en 2001, avec l'appui de ses mêmes sujets. L'organisation olympique ne se reconnaît pas davantage de culpabilité. Les fautes commises sont le fait de six ou neuf individus que l'on pousse aujourd'hui à la démission « pour mettre un terme au plus tôt à ce triste chapitre », avant que leur exclusion soit soumise au vote de leurs compères, en mars. On espère en somme ne pas avoir à se salir les mains davantage. Le CIO, auquel on rapportait régulièrement des rumeurs de corruption, se découvre subitement d'autre part un devoir de vigilance quant à l'intégrité de ses membres pour l'avenir, mais n'a pas jugé bon d'investiguer dans le passé et n'en éprouve visiblement pas de remords.



J.-Jacques Samson

JJSamson@lesoleil.com

Le vice-président du CIO, l'avocat montréalais Dick Pound, chargé de l'enquête interne sur les accusations de corruption, a même décrié hier, sans attendre les résultats du FBI et du ministère américain de la Justice, que ses collègues n'étaient coupables d'aucun acte criminel mais plutôt de simples erreurs de jugement. Le même M. Pound avait déjà statué, la semaine dernière, en entrevue au FM 93 de Québec, qu'un accusé reproche ne pouvait être adressé au président Samaranch. Il refusait sèchement d'envisager cette hypothèse, tout comme il statuait que d'éventuelles poursuites provenant de villes lésées n'avaient aucun fondement en droit. Le CIO a aussi exclu d'entrée de jeu de retirer la tenue des Jeux aux villes de Sydney ou de Salt Lake City qui avaient corrompu des membres votants du CIO.

Le rapport de cette première enquête est donc fort timide et sûrement pas de nature à rétablir la confiance de l'opinion publique internationale envers la haute direction du mouvement olympique. L'engagement de poursuivre l'enquête et de l'étendre à d'autres candidatures ne suffit pas, si en conclusion on doit excuser si facilement les corrupteurs et les corrompus.

Une seule réforme du processus de sélection des villes hôtes des Jeux laisse aussi sceptique. La réduction du nombre de votants ne rendra-t-elle pas tout simplement plus faciles les tentatives pour soudoyer les membres du collège dont chacun des votes n'aura que plus de poids ? La formation d'un comité d'éthique formé en majorité de gens externes au CIO est par contre plus crédible.

Le CIO est de toute évidence incapable actuellement de remises en question en profondeur et ne le sera pas sous Samaranch. Sa constitution, le nombre et le choix de ses membres, leur mode de désignation, la durée de leur mandat, la vérification externe de leurs activités et la reddition des comptes sont à repenser. Les vieux bonzes qui règnent sur le mouvement olympique depuis souvent plus d'un quart de siècle n'amputeront pas leur hégémonie.

D'où l'importance que les villes victimes, comme Québec, si elles ont les mains propres, que leurs gouvernements supérieurs, que les commanditaires majeurs, maintiennent la pression, notamment par une avalanche de procédures judiciaires, pour forcer un grand nettoyage. Si les Canadiens étaient sérieux, ils retireraient aussi les candidatures en marche des villes de Toronto et Vancouver. Pour une fois qu'il ne le faudrait pas, la ministre responsable Sheila Copps reste pourtant muette. Le justicier Dick Pound en prendrait pour son rhume.

La clique du CIO est préoccupée présentement de sauver l'image d'une organisation qui manipule dans l'obscurité des centaines de millions \$ en subventions et commandites... et la leur.



### CARREFOUR DES LECTEURS

#### Hommage à Gaétan Girouard

Une très grande tristesse vient à nouveau, brusquement, de s'emparer de nous, en apprenant la mort tragique de Gaétan Girouard. Et pour cause. Journaliste de grand talent, Gaétan avait su gagner, au fil des ans, le cœur de son vaste auditoire et était maintenant connu de tous, partout à travers la province de Québec. Son intuition, son tempérament, sa brillante, son professionnalisme, sa facilité à manier l'objectivité et la subjectivité, puis, bien sûr, la haute qualité du timbre de sa voix, étaient là des éléments fort importants, remarquables, qui faisaient tout le charme de cet homme. Mais quel vide à l'émission J.E. ne ressent-on pas ? Pourfendeur de l'injustice, qui donc ne rêvait pas de lui révéler celles qu'il ou qu'elle a connues, a vécues afin de voir la vérité éclater au grand jour ? Sa voix résonne mélancoliquement dans nos têtes.

Gaétan était à J.E. ce que Pierre Bruneau est au bulletin de nouvelles, ce que le prof Lebrun était à la météo, ce que Charles Tisseyre est à *Découverte*, ce que Robert-Guy Scully était à *Scully Rencontre*. Bref, il était dans la lignée de ces hommes publics du monde de la télévision qu'on admire et qu'on respecte de par la qualité remarquable de leur travail. 33 ans, mais ne crois-tu pas qu'il était beaucoup trop tôt pour partir ? Adieu, Gaétan...

Jeannot Doyon  
Sainte-Foy

#### Ouvrons nos églises

(Lettre ouverte aux croyants en Jésus-Christ)  
Même si la fermeture d'une église suivie de sa transformation en un lieu profane ou de sa démolition pure et simple n'est pas la fin de l'Église, il n'en demeure pas moins qu'un tel phénomène est inquiétant pour les croyants et croyantes en Jésus-Christ. Le christianisme est une religion incarnée. Comme nous, son fondateur a vécu dans une maison, exercé un métier utile et prié dans un temple. Il nous a laissés l'Eucharistie, le sacrement du pain et du vin transformés en son corps et en son sang par les mains du prêtre. Ce mystère central de la foi chrétienne fonde la présence réelle de Jésus-Christ parmi nous et fait l'Église qui le porte de siècle en siècle. Cette présence réelle par la foi est of-

ferte à l'adoration des croyants et croyantes non seulement à la messe dominicale, mais à chaque jour, à chaque messe en semaine célébrée par un prêtre. Cette présence réelle de Jésus-Christ dans la sainte Hostie est toujours en attente d'adorateurs et d'adoratrices au tabernacle de chacune de nos églises.

Malheureusement, de nos jours, les portes de nos églises sont barrées à double tour dès que la messe est terminée et le Christ est constitué prisonnier du tabernacle sans possibilité de visite ou d'exposition d'aucune sorte. Nos prisons séculières sont davantage accessibles aux visiteurs que les tabernacles de nos églises où réside pourtant le libérateur de toutes nos angoisses et le consolateur de toutes nos peines.

Je lance donc le slogan « Ouvrons nos églises » et je fais appel à tous les adorateurs et adoratrices en esprit et en vérité pour que des pressions s'exercent, par tous les moyens respectueux, sur les curés de nos paroisses et l'évêque du diocèse afin d'ouvrir les églises en dehors de l'horaire des messes. Cette croisade d'adoration eucharistique favoriserait l'obtention des deux grandes grâces du retour des baptisés à l'Église et de la relance des vocations sacerdotales dans notre milieu qui doit être converti selon la nouvelle évangélisation souhaitée ardemment par Jean-Paul II.

Gilles Barbeau  
Charlesbourg

#### Enlevons nos œillères

(En réponse à l'opinion de M. Raynald Blanchette (Carrefour des lecteurs) sur l'article intitulé « Les écoles et le sida: condom ou éducation ? », le lundi 18 janvier)

Vous semblez indigné du fait que la sensibilisation face aux M.T.S. dans votre polyvalente soit faite de manière crue. Permettez-moi de vous signaler que des photos représentant des organes génitaux affligés de maladies résultant d'insouciance choquent peut-être, mais représentent tout de même la réalité. Cessons d'être faussement puritains, d'éviter de montrer de vraies conséquences face à de vrais comportements, en implorant tout bonnement la pudeur. Parlons-en de cette pudeur ! Aujourd'hui, on ne doit plus rien faire sans être « politically correct », sans tout envelopper de satin rose ! Ces images peuvent répugner ou écoeu-

rer, j'en conviens. Mais nous sommes à l'aube de l'an 2000 et je crois que nous devons enlever nos œillères et regarder en face notre monde. Les jeunes et la sexualité sont indissociables. Ils en parlent, ils la vivent et c'est une partie intégrante de la jeunesse d'aujourd'hui. La question n'est alors pas de savoir si les jeunes le font ou pas, mais bien s'ils se protègent ou pas. Mais on peut tout aussi bien se mettre la tête dans le sable et ne rien voir. Tout ce que vous apportez comme solution, c'est l'abstinence. Franchement ! Aussi bien proposer à tout le monde de marcher pour éviter les accidents de voitures ! J'ai été traumatisé de voir certaines photos d'organes génitaux en chou-fleur lors d'une exposition semblable. Je vous jure que par après, mes condoms, je les ai utilisés !

Marc-Antoine Barette  
Sainte-Foy

#### Des villages francophones à Terre-Neuve

LE SOLEIL publiait, le 16 janvier, sous la plume de Louise Vachon, des articles nous invitant à visiter la région de Corner Brook, Terre-Neuve, dans le cadre des Jeux du Canada 1999. On y fait le tour de l'ensemble de la région allant même jusqu'à parler de l'Anse-aux-Meadows, pourtant située à plus de 450 km au nord de Corner Brook. Nulle part on ne fait mention de la péninsule de Port-au-Port, située à moins de 100 km, où se trouvent notamment les villages francophones de Grand Terre, Anse-aux-Canards et Cap-Saint-Georges.

Pittoresques, ces villages francophones de descendance acadienne et française gagnent pourtant à être connus. Les Québécois voyageant à l'étranger apprécient pouvoir retrouver de ces villages où, malgré toutes les difficultés que l'on puisse seulement imaginer, l'on persiste encore et toujours à maintenir et à sauvegarder la culture et la langue françaises. Il serait souhaitable qu'à l'avenir les collaborateurs prennent soin de s'assurer de prendre conscience des réalités souvent méconnues des communautés francophones et acadiennes.

François Boileau  
Québec

## La dissimulation politique

DONALD CHARETTE  
Le Soleil

Notre vie politique est si trépidante qu'elle pousse vers l'oubli des événements majeurs qui ont fait les manchettes, à juste titre, pendant des semaines.

Comment expliquer que le scandale de la fuite de renseignements personnels, impliquant le plus haut niveau politique, soit enlisé depuis plus d'un an sans qu'on soit allé au fond des choses ?

Nous parlons ici de l'affaire Ghislain Lebel qui a éclaté en novembre 1997. Rappelons brièvement les faits. Les journaux nous apprennent à l'automne 1997 que le dossier fiscal d'un député bloquiste à Ottawa, M. Lebel, s'est retrouvé entre les mains de

Charles Chevrette, directeur-adjoint du cabinet du premier ministre Lucien Bouchard. L'histoire n'est pas banale puisqu'on vient d'apprendre que des fonctionnaires vendent des renseignements personnels contre rémunération. L'histoire met le feu à l'Assemblée nationale et les libéraux chargent le gouvernement péquiste. M. Lebel n'est pas tout à fait en règle avec le fisc québécois et son dossier personnel fait l'objet de conversations entre le bureau du premier ministre et celui du chef du Bloc québécois à Ottawa. Quand on sait que M. Chevrette a travaillé pour M. Bouchard à Ottawa auparavant, l'affaire est d'autant plus inquiétante et laisse croire que les cabinets politiques ont accès à des informations confidentielles et s'en servent pour faire des « jobs » politiques. Big Brother nous guette au tournant.

Devant la tempête, le premier ministre déclenche une enquête administrative interne et confie le mandat à la Commission d'accès à l'information (CAI) de faire la lumière sur ce scandale présumé. Cette démarche se défendait à l'époque, car il fallait éviter une commission parlementaire, par définition trop partisane, ou une commission d'enquête publique, trop étendue et trop dispendieuse. Le dossier est assez circonscrit et le nombre d'intervenants peu nombreux, si bien que quelques jours suffiront pour apprendre la vérité. Sauf qu'il ne s'est rien passé depuis 15 mois.

En mars dernier la CAI entend des témoins et se prépare à faire comparaître le premier ministre Bouchard et M. Chevrette lorsque les libéraux bloquent les travaux en demandant à la cour supérieure de leur conférer le

statut de « participant » avec le pouvoir de contre-interroger. La cour va donner raison au PLQ au bout de quatre mois, mais le momentum politique s'est évanoui.

Quant aux travaux de la CAI, ils s'embourbent dans la procédure et sont reportés continuellement, au point où le procureur de la Commission, Marc Bergeron, menace de remettre sa démission au début janvier si on ne lui donne pas les moyens de pousser son investigation, ce qu'il obtient finalement. Une session de travail est fixée pour le 16 février sans que l'on connaisse l'ordre du jour et les audiences doivent reprendre en mars.

Entre-temps on apprend par Radio-Canada que le président de la CAI, Paul-André Comeau, se serait placé en situation de conflit d'intérêts car il a

été associé avec un avocat représentant l'ex-ministre Roger Bertrand (Revenu) dans l'organisation d'une conférence internationale sur la vie privée. Ce développement n'est pas si grave mais, s'il est invoqué par l'une des parties, suffirait à expédier aux orties l'enquête actuelle de la CAI d'autant plus, qu'au plan légal, cette enquête s'appuie sur des bases flagrantement faibles.

Après 15 mois de tergiversations, on ne sait toujours pas comment un dossier fiscal hautement confidentiel, au point où il n'apparaît pas sur le système informatique, a été utilisé par des attachés politiques. Il importe de vider cette affaire, sinon les soupçons les plus lourds pèseront autant sur le gouvernement que sur l'opposition, unis en quelque sorte pour laisser des squelettes dormir au placard.



# Règles de base en cas de carambolage

CAA QUÉBEC

Collaboration spéciale

■ Ça ne vous est jamais arrivé? Tant mieux. Mais, comme un carambolage peut arriver à tout le monde, connaissez-vous au moins les règles de base de ce qu'il faut faire en cas de carambolage? Voici donc les généralités. Attention! Chaque cas est particulier. Souvent le comportement à adopter sera tout simplement dicté par le gros bon sens et surtout, par une bonne dose de sang-froid.

Premier réflexe en cas de carambolage: il faut couper le contact. On sait en effet qu'il est théoriquement souhaitable qu'immédiatement après l'impact, on arrête le moteur afin de limiter les risques d'incendie. En fait, il faut couper tout circuit électrique à bord d'un véhicule qui vient d'être tabassé. Par contre, il est important d'être bien vu et l'automobiliste devra juger s'il est préférable d'allumer au moins les clignotants d'urgence, sinon les phares, advenant le cas où la visibilité serait réduite. Plus loin dans le présent texte, nous vous présenterons les indices

qui vous permettent de détecter les risques d'incendie.

Toujours sur le plan de la théorie, on s'entend pour dire que, règle générale, il est plus sécuritaire de demeurer assis dans son véhicule, avec sa ceinture de sécurité bouclée. Vous devriez rester ainsi tant et aussi longtemps que vous n'avez pas la certitude que tout risque de collision supplémentaire est écarté. La voiture agit en quelque sorte comme un bouclier protecteur: elle isolera les passagers de choes qui pourraient survenir si quelqu'un d'autre s'ajoutait tout à

coup à la ribambelle de véhicules déjà tamponnés. Essayez d'imaginer quelques instants ce qui pourrait survenir à un automobiliste un peu téméraire qui se serait trop rapidement empressé d'aller constater les dégâts entre deux véhicules alors qu'au loin, un autre s'ajoute soudainement à la file des «carambolés».

Donc, idéalement, vous devriez attendre les directives officielles des policiers qui seront dépêchés sur les lieux.

Attention au feu! Pas question de demeurer à l'intérieur d'une voiture qu'on croit sur le point de flamber. Et là aussi, nous ne pouvons vous présenter avec certitude le comportement qu'il vous faut définitivement adopter en pareille situation. Encore une fois, un certain discernement s'impose. Si vous considérez qu'il vaut mieux quitter votre voiture, vous devrez d'abord tenter de voir derrière et même devant (pour les véhicules circulant en sens inverse) afin d'être

certain qu'aucune autre collision ne se produira entre-temps. Mais on ne peut vraiment pas pousser plus loin nos conseils.

Et quelles sont-elles, les bonnes raisons de craindre un incendie? Vous avez de bonnes raisons de vous méfier si vous détectez une odeur de caoutchouc brûlé et que vous remarquez de la fumée qui s'échappe du capot. (En passant, s'il vous faut vous méfier de la fumée, les vapeurs, elles, ne sont pas un signe d'explosion éventuelle, comme celles que l'on voit lors d'un bris de radiateur.) Vous devez également craindre le feu si vous remarquez une odeur d'essence ou, même, si vous voyez que de l'essence s'écoule du véhicule, ou encore, qu'un autre véhicule impliqué s'enflamme.

Encore une fois, mieux vaut attendre les directives officielles des policiers, mais il faut être ouvert à toute urgence ou à toute anomalie.

Lorsque viendra le temps de faire remorquer votre voiture, et si vous

n'êtes pas blessé, la meilleure solution sera d'apporter vos effets personnels (si possible). Sinon, lorsque, par exemple, les objets en question sont trop lourds ou lorsque, pour quelque raison que ce soit, vous ne pouvez les apporter avec vous, il serait sage de les remettre dans la malle arrière.

Enfin, comme les carambolages ne sont pas toujours des accidents graves avec blessés, rappelez-vous que le constat à l'amiable peut alors vous rendre de grands services. Il doit être rempli avec chacun des propriétaires des véhicules impliqués avec le vôtre. Pour faciliter le traitement de votre dossier, le ou les constats devront être remplis clairement. En effet, s'il manque des renseignements, votre assureur aura à les retracer ce qui occasionnera des délais supplémentaires. S'il y a des blessés même légers, vous devez d'abord appeler la police qui fera son propre rapport de l'accident où pourra encore, si la situation le permet, vous suggérer d'utiliser le constat.

## Résolution du Nouvel An: Réduire les dépenses. Augmentez le plaisir.

# 3,9%

FINANCEMENT  
À L'ACHAT  
JUSQU'À 60 MOIS  
SUR CES MAZDA 1999



Mazda 626 LX I4 1999

OU LOUEZ  
À PARTIR DE  
**269\$\***

PAR MOIS  
COMPTANT INITIAL  
DE 2 600\$

OPTION  
0\$ COMPTANT  
**329\$\***

LOCATION MENSUELLE — TERME 48 MOIS — TRANSPORT ET PRÉPARATION INCLUS!

Obtenez également une Mazda 626 LX V6 à un prix inférieur à celui d'une Camry LE 4 cylindres \*\*



Mazda Protegé SE 1999

OU LOUEZ  
À PARTIR DE  
**199\$\***

PAR MOIS  
COMPTANT INITIAL  
DE 1 895\$

OPTION  
0\$ COMPTANT  
**239\$\***

LOCATION MENSUELLE — TERME 48 MOIS  
TRANSPORT ET PRÉPARATION INCLUS!

Distinction Meilleure nouvelle voiture 1999  
de sa catégorie de l'AJAC



Mazda Millenia S 1999

OU LOUEZ  
À PARTIR DE  
**419\$\***

PAR MOIS, POUR 48 MOIS  
COMPTANT INITIAL  
DE 5 000\$  
TRANSPORT ET  
PRÉPARATION INCLUS!

OU  
ACHETEZ À PARTIR DE  
**34 995\$\*\***

Moteur breveté à cycle Miller. Son moteur est  
considéré comme un des dix meilleurs du monde  
par la revue Ward\*\*\*



Camionnette Mazda B3000 V6 1999

OU LOUEZ  
À PARTIR DE  
**239\$\***

PAR MOIS  
COMPTANT INITIAL  
DE 1 275\$

OPTION  
0\$ COMPTANT  
**269\$\***

LOCATION MENSUELLE — TERME 48 MOIS  
TRANSPORT ET PRÉPARATION INCLUS!

Cotée parmi les meilleurs achats  
selon Consumers Digest

Coup de foudre! Coup de fougue!



**mazda**

## Les concessionnaires Mazda du Québec

LOCATION  
Personnalisable  
MAZDA

VISITEZ NOTRE SITE WEB: [www.mazda.ca](http://www.mazda.ca) — Informez-vous au sujet du programme universitaire et collégial Mazda pour les diplômés.

Les modèles illustrés peuvent différer et sont utilisés à titre indicatif seulement. Offres réservées aux particuliers, d'une durée limitée à compter du 6 janvier 1999. Offres portant uniquement sur les Mazda 626 LX I4 1999 neuves, modèle F4LS79AR00, les Mazda Protegé SE 1999 neuves, modèle D4XMS9AR00, les camionnettes Mazda B3000 V6 1999 neuves, modèle X88859AD00, les Mazda Millenia S 1999 neuves, modèle K4LN79AR02, en stock chez les concessionnaires. \* Taux de location personnalisée Mazda: Offres portant uniquement sur la location-bail ou détail pour une période de 48 mois. Comptant initial (2600\$ pour l'offre à 269\$ par mois, 1895\$ pour l'offre à 199\$ par mois, 5000\$ pour l'offre à 419\$ par mois et 1275\$ pour l'offre à 239\$ par mois) ou échange équivalent, premier versement mensuel et dépôt de sécurité (250\$ pour l'offre à 199\$ par mois, 300\$ pour les offres à 239\$ par mois, 350\$ pour les offres à 269\$ par mois, 400\$ pour l'offre à 329\$ par mois et 500\$ pour l'offre à 419\$ par mois) exigés. Immatriculation, assurances et taxes en sus. Offres soumises à l'approbation de Crédit Mazda Canada inc. Pour tous les modèles en location-bail: limite de 80000 km. Frais de 8¢ le km additionnel. Autres options de location également disponibles. \*\* Frais de transport et préparation (795\$), immatriculation, assurances et taxes en sus. Autres offres d'achat disponibles sur tous les modèles neufs en inventaire. † Taux de financement de 3,9% pendant 24, 36, 48 ou 60 mois. Financement consenti sur approbation du crédit. Exemple de financement à l'achat: 10 000\$ ou taux de 3,9%; 60 paiements de 183,71\$; coût d'emprunt de 1022,60\$; total à payer de 11 022,60\$. †† D'après une comparaison des prix de détail suggérés pour 1999 et publiés par les manufacturiers Mazda et Toyota en janvier 1999. ††† Ward's Auto World (1995-1998).

Voir un concessionnaire participant pour les détails. Aucune combinaison d'offres possible. Approvisionnement et stock variables selon le concessionnaire. Les concessionnaires peuvent vendre et louer à prix inférieur.