

ÉCONOMIE

DENIS PICHÉ (514) 686-3431

RBC DOMINION
VALEURS MOBILIÈRES

FONDS MUTUELS
TRIMARK

MIEUX PLACER
POUR PERFORMER

LE DEVOIR, LES SAMEDI 5 ET DIMANCHE 6 JUIN 1993

Canada Trust signe avec 12 groupements de courtiers

SERGE TRUFFAUT
LE DEVOIR

Après avoir hérité des 18 franchises arrimées à Le Permanent Inc, soit la seule entité à ne pas avoir sombré dans la foulée des faillites de Le Permanent-Québec et Le Permanent Québec-Métro, la compagnie CT Home Realty a signé des ententes avec 12 groupements de courtiers qui vont acquérir autant de succursales franchisées pour établir ainsi à 30 le nombre de bureaux qui arboreront la bannière Le Permanent.

Filiale du Canada Trust, société de fiducie appartenant à la famille Imasco, CT Home Realty a rappelé hier par la voix de son président, M. Jim Moore, qu'étant toujours propriétaire du nom, cette société détenait les droits lui permettant de vendre des franchises.

Pour l'heure, le prix d'entrée que devront déboursier les 12 regroupement de courtiers décidés à rester dans la famille du Permanent sera peu élevé. C'est du moins ce qu'a souligné M. Daniel E. Ménard, nouveau directeur régional de la société, qui a nié par ailleurs la nouvelle à l'effet que CT Home voulait se lancer dans une guerre des commissions inhérentes aux transactions.

À ce propos, la Chambre immobilière du Grand Montréal a tenu à confirmer une fois de plus qu'elle commandait une commission de 7% et «qu'elle ne fixe en aucun cas le taux de commission exigé pour les services rendus par un de ses membres».

Outre l'assurance donnée quant au prix d'entrée, M. Ménard a indiqué que CT Home Realty avait abandonné les privilèges qu'elle détenait sur les biens-meubles des deux sociétés contre lesquelles la Fédération des Caisse populaires Desjardins avaient déposé des pétitions en faillite. Incidemment, cette Fédération a posé un geste identique à cet égard à celui de CT Home Realty.

Les douze groupes d'agents ou courtiers qui ont présenté des offres travaillaient jusqu'alors pour ces deux compagnies qui exploitaient uniquement des réseaux formés de succursales corporatives. Entre les 18 bureaux ayant d'ores et déjà pignon sur rue et l'addition plus que probable de 12 autres, le réseau du Permanent comptera entre 200 et 250 agents.

À l'instar de ceux qui sont présentement propriétaires d'un droit d'entrée, les futurs franchisés du Permanent devront verser à CT Home Realty une redevance de 3% par mois sur les commissions brutes enregistrées au cours de cette période.

Pour le groupe Canada Trust, le principal avantage de cette restructuration d'un réseau de courtage au Québec réside d'abord et avant tout dans la référence hypothécaire que les vendeurs de biens immobiliers seront encouragés à développer.

Lors de la conférence de presse d'hier, M. Ménard n'a pas caché qu'à la faveur des rencontres que lui et ses proches collaborateurs tiendront avec les franchisés, une attention particulière sera portée sur cet aspect du dossier. On se souviendra que lors de la vente du Permanent par Canada Trust en décembre 1990, les parties alors en présence avaient convenu d'établir des liens spécifiques sur ce front particulier des services financiers.

Avec 12 succursales situées dans la grande région de Montréal, soit là où Canada Trust a concentré les bureaux proposant toute la gamme de services financiers, le Permanent devra normalement favoriser une augmentation du portefeuille de prêts

VOIR PAGE B-2: PERMANENT

Le secteur des services de transport semble enfin vouloir sortir de sa torpeur après des années d'immobilisme

Sortie de tunnel

Récession et
déréglementation
ont porté de durs coups
à cette industrie

JEAN-MARC SALVET
COLLABORATION SPÉCIALE

Depuis 18 mois, chaque grand transporteur y va de ses propositions de développement. Tant en ce qui concerne la mise en place d'un vaste réseau de trains de banlieue, qu'en ce qui a trait à l'avenir de Dorval et de Mirabel ou du Port de Montréal. Réunis autour de tables de concertation, des intervenants issus de divers milieux établissent des priorités communes. Une foule de sociétés de promotion naissent, toutes animées par l'ambition de faire de la métropole québécoise un pôle international majeur du transport de personnes et de marchandises.

Miroir de l'activité économique générale, le secteur a été durement affecté par la récession ainsi que par les contre-coups des déréglementations intervenues au cours des années 80. Coupures draconiennes, rationalisations et faillites l'ont marqué au fer rouge.

Dans les seules limites administratives de la Ville de Montréal, le secteur des services de transport (excluant l'important groupe des activités de fabrication) compte aujourd'hui 19 902 emplois, soit 4078 de moins qu'en 1988. Pour la région de Montréal, entre 1986 et 1992, le nombre d'emplois dans ce secteur a chuté de 78 300 à 65 700.

Dans un document de réflexion daté de juillet 1990, l'administration montréalaise faisait un constat sombre de la situation: congestion chronique du réseau routier aux approches du cœur urbain, déplacement des activités ferroviaires vers l'ouest du pays et régionalisation du rôle aéroportuaire montréalais étaient quelques-uns des symptômes évoqués. Poursuivant sur le mode de la litanie, le document ajoutait que «le port (de Montréal) doit affronter une concurrence croissante des ports américains, tout en jonglant avec des contraintes d'espaces et une Voie maritime de plus en plus coûteuse».

Sur le terrain, la situation a peu évolué depuis, reconnaît Nicolas Roy, assistant-directeur et commissaire général adjoint aux politiques et programmes de la Commission d'initiative et de développement économiques de Montréal (CIDEM). «Les dossiers sont complexes», dit-il, récusant d'entrée de jeu et du même souffle les éventuels reproches de lenteur ou d'inaction. M. Roy défend la politique des petits pas.

«Les entreprises et les corps publics ont à prendre des décisions lourdes de conséquences pour l'aménagement du territoire et le rendement des entreprises.»

Même si les kilomètres d'asphalte ne sont pas encore déroulés, la réalisation des projets routiers, sur la table depuis belle lurette, progresse, affirme-t-il. En ce domaine, les priorités établies par Montréal vont toujours au remplacement du tunnel Wellington par un pont, au réaménagement du boulevard Henri-Bourassa dans l'est de la ville et au prolongement de l'autoroute Ville-Marie.

Se voulant résolument optimiste, M. Roy se félicite des initiatives mises de l'avant par différents agents économiques, souvent en collaboration avec la Ville de Montréal, dans le but d'enrayer ce que d'aucuns perçoivent comme un déclin.

Ainsi, par exemple, un Centre maritime international devrait bientôt voir le jour à Montréal. Fort des récentes modifications apportées au régime fiscal des sociétés maritimes, il aura pour mandat d'inciter les armateurs étrangers, ainsi que les armateurs canadiens installés aux Bermudes ou ailleurs, à s'établir à Montréal. Le promoteur du projet est la Société de développement économique du Saint-Laurent.

Un Conseil local de porte d'entrée est par ailleurs en



PHOTO JACQUES GRENIER

voie de formation. Il doit promouvoir le Port de Montréal auprès d'usagers potentiels étrangers. Mais aussi participer à l'amélioration de son système intermodal, un élément devenu déterminant dans le choix d'une porte d'entrée maritime. Outre les intervenants maritimes, ce conseil regroupe des transporteurs ferroviaires et routiers.

Montréal attend avec impatience les recommandations du Comité fédéral sur l'aménagement de la zone portuaire et celles de la Table de concertation sur l'industrie maritime. Cette dernière doit déposer son rapport l'automne prochain. Leurs recommandations constitueront le canevas des futures interventions de la ville dans ce domaine.

Parmi les «outils porteurs d'avenir» récemment mis en place, figure aussi, selon M. Roy, la dévolution de la gestion aéroportuaire à ADM, Aéroports de Montréal, la société privée à qui Ottawa a confié en août dernier la gestion de Dorval et Mirabel doit bientôt se prononcer sur le sort des deux aéroports. «Nous allons prendre connaissance des études, les analyser, et prendre position le cas échéant», dit M. Roy. Depuis la mise en service de Mirabel en 1975, rien n'a encore été fait pour réduire les inconvénients engendrés par cette structure bicéphale.

Afin de favoriser le développement du transport aérien à Montréal, ADM et la ville envisagent par ailleurs la construction d'un héliport au centre-ville.

Côté ferroviaire, le commissaire général adjoint se réjouit du repositionnement de CN Amérique du Nord et CP Rail. Les deux sociétés, qui possèdent maintenant d'importantes filiales américaines, ont entrepris de réaligner leurs opérations selon un axe nord-sud. «Dans le contexte de libéralisation des échanges nord-américains, ce ne peut être que bon pour l'avenir de Montréal et sa région», affirme-t-il.

La revalorisation du rôle de Montréal dans le transport interurbain en Amérique du Nord passe aussi par la mise en service d'un train à haute vitesse. Le plan de développement économique de la ville de Montréal, déposé le mois dernier, rappelle d'ailleurs à qui de droit «le grand intérêt que porte l'administration municipale à l'implantation du THV dans le corridor Québec-Windsor».

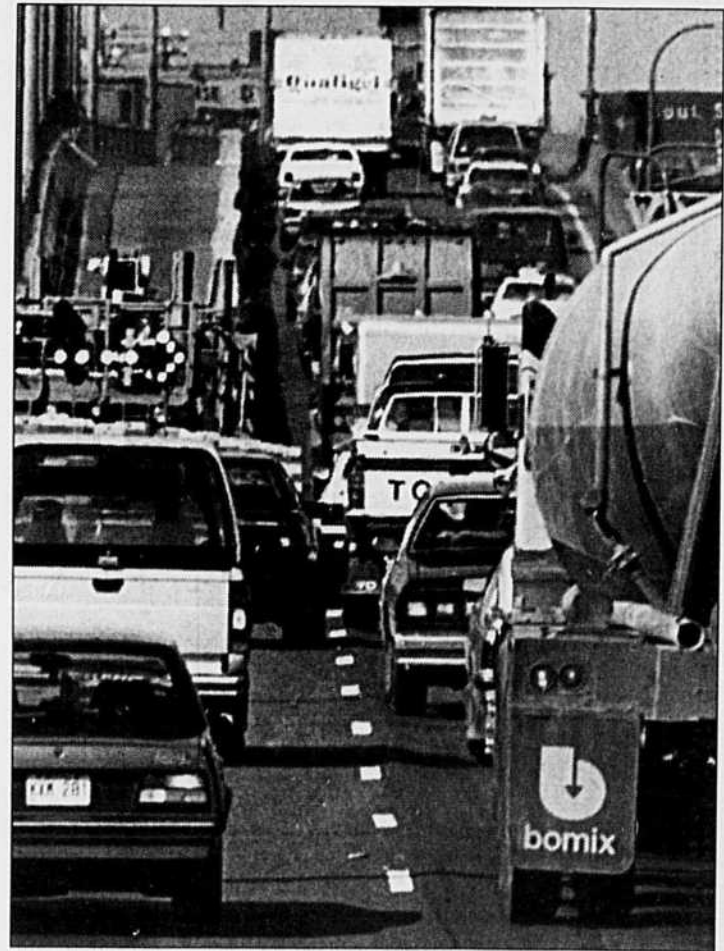
Bien qu'effrité, le caractère de «métropole des transports» de Montréal est indéniable. L'OACI, Air Canada (en dépit du déménagement à Toronto d'une partie de ses activités), Canadien National, Réseau CP Rail, Via Rail y ont leur siège social. La région continue également de se distinguer des autres villes canadiennes par les activités de fabrication qu'on y retrouve: notamment celles de Pratt & Whitney, de Spar Aérospatiale, de Bell Helicopter Textron, de Marconi, de CAE Electronique et de Bombardier/Canadair. Depuis la fermeture des Ateliers Angles, le manufacturier AMF, le plus important employeur industriel à Montréal, est devenu un joueur de premier plan dans la construction et la remise à neuf de matériel ferroviaire.

Partout les voiles sont hissées haut vers la productivité. Après avoir annoncé en mars dernier l'élimination de 10 000 emplois au Canada, le CN annonçait la semaine dernière qu'il investira 100 millions \$ d'ici deux ans dans l'implantation d'un nouveau système informatique. L'investissement lui permettra de mieux gérer le trafic de marchandises.

Le secteur des services de transport montréalais est prêt à «rebondir», dit Nicolas Roy, selon qui «les agents économiques» se sont bien préparés au redémarrage.

C'est tout le bonheur qu'on peut se souhaiter. Car il est non seulement un secteur majeur de l'économie montréalaise mais une condition de son développement.

«Les entreprises
et les corps publics
ont à prendre
des décisions lourdes
de conséquences
pour le rendement
des entreprises.»



Dans l'ombre de la Semaine nationale des transports se profile une grande région, Montréal. Son infrastructure de transports, articulée autour de la diversité et de la complémentarité, est à la recherche d'un axe de développement et d'intégration. Les efforts sont déployés en ce sens, capitalisant sur les forces vives et les pôles structurants de la région, pour redonner à Montréal son titre de plaque tournante du transport au pays.

Voir notre supplément pages B-5, B-6, B-7 et B-8.



L'ALUMINIUM. MÉTAL LÉGER. MÉTAL RECYCLABLE. MÉTAL D'AVENIR. MÉTAL TRANSFORMABLE.

ÉCONOMIE

PUBLICITÉ / COMMUNICATION

La mort des autres

PATRICK PIERRA
COLLABORATION SPÉCIALE

Quatre joueurs, autour d'une table couverte de pièces ressemblant à des dominos, devant ce qui ressemble bien à un tombeau orné de cannettes de Coke. «Le cimetière de Manille, aux Philippines, est avant tout un lieu de rencontre et de réjouissances. (...) De grandes fêtes réunissant parents et amis sont organisées autour des mausolées. Leurs éclats de rire sont la meilleure façon de réjouir nos morts, dit la tradition.»

Cette image et ce texte, vous les avez peut-être déjà vu et lu. Ils sont parus dans LE DEVOIR, il y a quelques semaines, en même temps que dans les autres quotidiens montréalais, dans le cadre d'une campagne de publicité pour Urgel Bourgie.

Chaque annonce de cette campagne présente un rite funéraire pratiqué dans un pays exotique. À chaque fois, une belle photo et un court texte d'explication très sobre retiennent l'attention du lecteur.

S'il baisse un peu les yeux, son regard tombe sur un texte présentant les services d'Urgel Bourgie et l'invitant à commander un «dossier prévoyance», qui lui indiquera les mesures à prendre en cas de décès d'un proche.

La campagne est signée par l'agence de publicité Bos (Isabelle Cardinal et David Lieber pour les textes, Aldo Del Bono pour la direction artistique). Urgel Bourgie a été le premier client de Bos, en 1988. L'agence avait alors conçu une campagne très remarquée: elle montrait des hommes ou des femmes en pleine santé, avec des titres tels que «Trop heureux (ou «Trop occupé» ou «Trop en forme») pour penser à la mort.»

La nouvelle campagne répond à plusieurs objectifs. «Nous voulions d'abord expliquer, d'un seul coup, tous les services que nous offrons», explique Denis D'Etcheverry, vice-président d'Urgel Bourgie. (N.d.l.r.: Pierre Bourgie, président d'Urgel Bourgie, est également président du conseil du Devoir.) La compagnie assure, en effet, outre la prise en charge des corps et leur exposition dans son réseau de quelques 80 salons funéraires, la gestion de cinq cimetières et un service de planification (le «pré-arrangement»).

«En même temps, le marché est en train de changer, poursuit Denis D'Etcheverry. L'abandon des pratiques religieuses par beaucoup de Québécois de souche et l'augmentation de la population immigrante transforment notre travail.»

Autrefois, le service funéraire était toujours le même: trois jours d'exposition avant l'inhumation. Aujourd'hui, les trois quarts des funérailles suivent encore ce modèle. Mais les autres demandes sont parfois très surprenantes pour les employés d'Urgel Bourgie.

«Les familles d'origine indienne veulent prendre soin elles-mêmes de la dépouille, raconte Denis D'Etcheverry. Les familles vietnamiennes observent, elles, une série de rites. Elles font notamment brûler de l'encens et apportent de la nourriture au défunt.» D'où l'idée de montrer aux communautés ethniques qu'Urgel Bourgie les comprend et s'efforce de répondre à leurs exigences.

L'agence a alors commandé aux grandes banques de photos des images illustrant des funérailles à travers le globe. La description des rites funéraires de certains pays a ensuite exigé quelques recherches, dont certaines effectuées en collaboration avec l'Université McGill.

«La campagne n'est pas destinée principalement aux communautés ethniques, précise Roger Gariépy, associé et directeur de la création de Bos. Elle parle de la mort à l'ensemble de la population, avec une certaine ouverture d'esprit.»

«Pour la plupart des Québécois, poursuit André Beauchesne, autre associé de Bros, la mort est une fin. C'est un tabou. On contribue à le briser en montrant que certains peuples ont des coutumes très différentes à l'égard de la mort.»

Le gouvernement ayant demandé aux entreprises de services funéraires de renoncer volontairement à la sollicitation directe, notamment téléphonique, depuis avril dernier, Urgel Bourgie n'a d'autre choix que de promouvoir ses services par la publicité.

L'entreprise le fait avec tact, élégance et intelligence. Sans cacher ses objectifs commerciaux, Urgel Bourgie ouvre l'horizon des lecteurs en leur donnant une information qui est davantage d'ordre éditorial que publicitaire. Une façon discrète de se faire remarquer.



Une annonce de la nouvelle campagne d'Urgel Bourgie

Univa Pas encore d'entente

ROBERT DUTRISAC
LE DEVOIR

Unigesco et E. M. Warburg, Pincus & Co. n'en sont pas arrivées à une entente, hier en fin de journée, à quelques heures de l'échéance qu'elles s'étaient fixée vendredi à minuit.

Le porte-parole d'Unigesco, Daniel Larouche, a laissé savoir en début de soirée hier que les deux parties n'annonceraient pas la conclusion d'une entente avant l'expiration du délai. «Je n'ai encore rien à vous annoncer», écrit-il dans un communiqué.

«Le 4 juin ne se termine qu'à minuit, poursuit-il, non seulement après la fermeture des bourses, mais même après vos heures de tombée.»

«Quoi qu'il arrive, Unigesco n'annoncera donc rien ce soir. Selon toute vraisemblance, un communiqué sur les résultats de la soirée sera diffusé tôt lundi matin», assure M. Larouche.

Lundi dernier, Unigesco et Warburg, Pincus avaient reporté une première fois la décision de donner suite ou non à la transaction annoncée le 23 avril visant la vente des actions d'Univa détenues par Unigesco. Fixée au 2 juin, l'échéance avait été remise au vendredi 4 juin.

Le holding de Bertin Nadeau détient un bloc de 22 millions d'actions d'Univa, soit 26% de cette entreprise qui chapeaute la chaîne d'alimentation Provigo. La banque d'affaires Warburg, Pincus avait fait une offre conditionnelle pour l'ensemble de ces titres dont elle se portait acquéreur au prix de 8,85\$ pièce, une transaction qui s'élevait à 198 millions\$.

Cette semaine, du sable est apparu dans l'engrenage. Des sources citent une divergence de vue sur la question du prix que Warburg, Pincus voulait renégocier à la baisse. D'autres signalaient des difficultés dans l'établissement des conventions d'actionnaires liant le nouveau venu avec la Caisse de dépôt du Québec, qui possède 13,5% des actions (17% sur une base complètement diluée), et avec Empire surtout, le holding de la famille Sobey qui détient l'autre bloc important constitué d'un peu plus de 24% des actions d'Univa.

Le président et chef de l'exploitation de la Caisse de dépôt, Guy Savard, avait affirmé mercredi au sujet des négociations en cours que «toute échéance, par définition, peut être reportée».

LES 10 ÉMISSIONS LES PLUS ÉCOUTÉES SEMAINE DU 10 AU 16 MAI 1993

1	Au nom du père et du fils	TVA	lundi	2 302 000
2	L'Or du temps	TVA	lundi	1 629 000
3	Drôle de vidéo	TVA	lundi	925 000
4	Éliminatoires de hockey	R-C	dimanche	921 000
5	Éliminatoires de hockey	R-C	vendredi	840 000
6	Marilyn	R-C	lundi au vendredi	793 000
7	La Misère des riches II	TVA	mardi	746 000
8	Éliminatoires de hockey	R-C	mercredi	735 000
9	Juste pour rire	R-C	samedi	734 000
10	Éliminatoires de hockey	R-C	samedi	709 000

(parmi les émissions diffusées entre 19h et 23h par les réseaux francophones)

Source Nielsen

LE PERMANENT

SUITE DE LA PAGE B-1

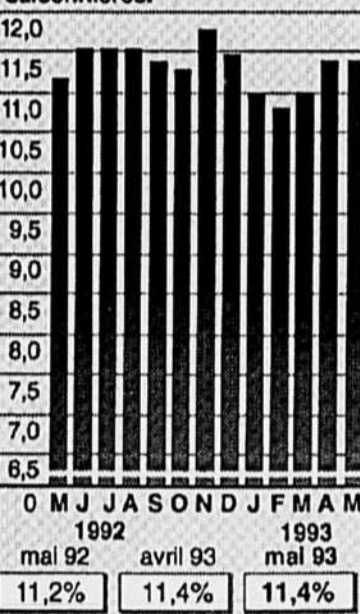
hypothécaires. Qui plus est, le Canada Trust et son bras immobilier CT Home Realty reviennent en force au Québec après avoir assisté, en tant que spectateur et non qu'acteur, à l'écrémage d'une industrie qui, si elle n'a pas retrouvée sa force d'antan, est tout de même en meilleure forme aujourd'hui qu'il y a un ou deux ans.

Autrement dit, avec le Canada Trust en arrière d'elle la société Le Permanent sera d'autant plus en mesure de livrer une forte concurrence au Montréal Trust, La Capitale et autres Royal LePage qu'elle dispose d'une assise financière soit plus solide, soit plus importante.

Fort de son poids financier, le Canada Trust proposait pas plus tard que cette semaine un nouveau produit hypothécaire à taux décroissant.

Chômage

Taux corrigés des variations saisonnières.



Le chômage reste inchangé

Ottawa (PC) — Le taux de chômage national était inchangé au mois de mai par rapport à celui du mois précédent à 11,4%, a indiqué hier Statistique Canada. Au Québec toutefois, la situation de l'emploi a bénéficié d'un timide redressement: le taux est passé de 13,4% en avril à 13,1% en mai.

Le nombre d'emplois disponibles au Canada est pratiquement le même qu'en avril, la création de 77 000 emplois à mi-temps ayant été contrée par la disparition de 78 000 postes à temps plein.

Dans le secteur manufacturier, 37 000 emplois ont disparu, premier déclin depuis octobre 1992. Par contre, dans le secteur des commerces, le nombre d'emplois a augmenté de 44 000 après six mois consécutifs de perte.

Au total, le nombre de chômeurs était presque inchangé à 1,58 million.

La Colombie-Britannique et le Manitoba ont subi les plus importantes pertes d'emplois, avec 12 000 et 4000 respectivement. L'Alberta a bénéficié d'un gain de 15 000 emplois, tandis que la Saskatchewan, en a gagné 5000. Dans les autres provinces, les changements ont été minimes.

Dans la plupart des provinces, les taux de chômage ont peu fluctué à l'exception de l'Île-du-Prince-Édouard où le pourcentage a progressé de 2 points à 18,6%, en raison de l'augmentation du bassin ouvrier.

ÉCOLE POLYTECHNIQUE

BOURSES 1992-1993

MAÎTRISE ET DOCTORAT

UN ÉTABLISSEMENT UNIVERSITAIRE SE DISTINGUE, ENTRE AUTRES, PAR LA RICHESSE DE SON ENSEIGNEMENT, PAR L'ACUITÉ DE SES ACTIVITÉS DE RECHERCHE ET PAR LA QUALITÉ DE SES DIPLÔMÉS.

LA RECONNAISSANCE DE CETTE QUALITÉ SE TRADUIT, POUR PLUSIEURS ÉTUDIANTS, PAR L'OBTENTION D'UNE BOURSE, SIGNE CONCRET DE CONFIANCE ET D'ENCOURAGEMENT.

POUR LE SOUTIEN QUE DONNENT TOUS LES ORGANISMES ET ENTREPRISES À SES FUTURS CHERCHEURS, L'ÉCOLE POLYTECHNIQUE DIT

MILLE FOIS MERCI !

ORGANISME DONATEUR	GRADE	NOM	DÉPARTEMENT
Marconi Canada Inc.	Doctorat	Pierre Berini	électrique/informatique
Fondation de Polytechnique	Maîtrise	Charles Audet Robert Pellerin	mathématiques appliquées industriel
	Doctorat	Sophie D'Amours	mathématiques appliquées
Institut de recherche en santé et sécurité du travail (IRSST)	Maîtrise	Bernard André	mécanique
	Doctorat	Gilbert Lebrun	mécanique
Fonds pour la Formation de chercheurs et l'aide à la recherche (FCAR)	Maîtrise	Isabelle Bonneau Claude Carrette François Dion André Laframboise Roger Langlois Joanne Lessard Pascale Pigeon Stéphane Pilette François Robitaille David Roy Stéphane Sicard Sébastien Tremblay	civil civil civil électrique/informatique électrique/informatique industriel biomédical biomédical mécanique chimique mécanique métallurgie/matériaux
	Doctorat	Caroline Hyndman Daniel Massicotte Pierre Montulet Philippe Poncet Louis Rivest	chimique électrique/informatique mathématiques appliquées biomédical mécanique
Conseil de recherche en sciences naturelles et en génie (CRSNG)	Maîtrise	Annick Audette Pierre Auger Jasmin Belleau Martin N. Bureau Claude Carrette Jean-François Corbeil Jean-François Crespo François Dion Josée Ethier Stéphane Evoy Serge Forest Nicolas Godbout Larin Godfroy Dominic Lavoie Stéphan Lefrançois Charles Levert Luc Thibault Pierre Wagner Brian Walker Jo-Li Wo	industriel physique électrique/informatique métallurgie/matériaux civil mécanique électrique/informatique civil chimique physique électrique/informatique physique chimique électrique/informatique électrique/informatique électrique/informatique civil électrique/informatique électrique/informatique
	Doctorat	Kamyab G. Amouzegar Hélène Baribeau Gordon Broderick Martin Chalifoux Alain Courmoyer Yves Dessureault Chantal Gamache Alain Larose Stéphane Proulx	métallurgie/matériaux civil chimique électrique/informatique physique métallurgie/matériaux mécanique chimique électrique/informatique
Conseil de recherche en sciences naturelles et en génie (CRSNG)	Bourse en sciences et en génie 1967	Catherine Beaudry Suzanne Talon	électrique/informatique physique

Il convient d'ajouter à la liste des boursiers du CRSNG, les noms des diplômés de l'École qui ne poursuivent pas leurs études supérieures à l'École Polytechnique :

Maîtrise : René Beauchemin, Céline T. Bellehumeur, Benoît Cloutier, Jean-Claude Corbeil, Martin Derome, Martin Ferland, Louise Labelle, René Landry, Jr., Emmanuel Pascal Le Colletier, Sylvie Nadeau, Isabelle Paris.
Doctorat : Caroline Barrière, Louise Cléroux, Jean Dallaire, Claude Dalpé, Michel Desgagné, Patrick Desjardins, Samuel Gaudet, Éric Gélinas, Christian Richard.

FÉLICITATIONS À TOUS LES LAURÉATS !

Renseignements : Mme Nadine Gaine, Service des études supérieures, tél. : (514) 340-4481, téléc. : (514) 340-5859



Gâtez-vous et ne payez RIEN avant septembre

Superbe mini-chaîne

MX-S2
• AM/FM
• 2 x 25 W
• Lecteur-laser
• Double-cassette
• Enceintes

599\$

OU

Chaîne hifi complète

• Récepteur RX 207 TM
• 2 x 80 W, télécommandé
• Lecteur-laser XLV 151 TM
• télécommandé
• Enceintes EXCEL ENERGY

599\$

JVC ENERGY

Dumoulin SPEC

MONTREAL • 8390 St-Hubert 388-1122
LAVAL • 1599 Autoroute 440 ouest 681-7770
LONGUEUIL • 2203 chemin de Chambly 468-1993

ÉCONOMIE

TOURISME D'AFFAIRES

ALAMO

NORMAND CAZELAIS

La sécurité est une préoccupation de longue date des voyageurs d'affaires. Déjà, au temps des caravanes qui traversaient l'Asie Mineure comme à celui des bateaux qui sillonnaient la Méditerranée, les marchands, qui constituaient ces premiers voyageurs, prenaient des ententes avec des mercenaires ou des seigneurs locaux pour assurer tant leur propre sécurité que celle de leurs produits.

Les voyages d'affaires d'aujourd'hui n'échappent pas à cette règle, même si leurs conditions d'exercice semblent avoir changé. Aux États-Unis par exemple, première puissance économique mondiale et le pays où ont lieu le plus de voyages d'affaires de tout genre, on ne compte plus le nombre de vols, d'agressions et autres délits dont font régulièrement l'objet les touristes en général et les touristes d'affaires en particulier.

Ce problème constitue un très sérieux casse-tête pour les voyageurs eux-mêmes et pour toute l'industrie du tourisme et des transports. Ses conséquences sont en effet multiples: appréhensions croissantes des personnes qui ainsi appelées à se déplacer par affaires et baisse conséquente de leur productivité, développement de primes et autres récompenses pour les inciter à fréquenter malgré tout certaines destinations mal réputées (centres-villes de grandes agglomérations comme Miami, Detroit, par exemple), hausse des primes d'assurances, la liste est longue.

D'autre part, les voyageurs d'affaires représentent des cibles particulièrement intéressantes pour les malfaiteurs, soient-ils membres du crime organisé ou délinquants à la petite semaine. Le plus souvent pressés, pris entre plusieurs rendez-vous et des horaires chargés, ils vont et viennent

souvent en des endroits qu'ils connaissent mal ou pas du tout. Préoccupés par leurs affaires à traiter, ils sont portés à négliger leur environnement immédiat et à ne pas prendre en compte, malgré leur expérience, des signes et conditions (filatures, bousculades, pénombre, heures tardives, lieux peu fréquentés, etc.) auxquels d'autres personnes sont habituellement sensibles.

La location de voitures est l'un de ces services devenus essentiels aux voyageurs d'affaires. Mais une voiture louée, et notamment aux États-Unis, est une carte d'affaires fort visible qui permet aux gens mal intentionnés d'identifier une éventuelle victime et de lui «faire son affaire».

Une entreprise de location de voitures, Alamo Rent a Car, qui s'affirme de plus en plus comme l'une des plus importantes chez nos voisins d'outre-frontière (150 000 véhicules, 103 comptoirs de grande affluence aux États-Unis, 10 millions de clients en 1992) vient de donner un sérieux coup de volant à cet effet. Dès le mois de juin, tout signe permettant d'associer leurs voitures à des véhicules loués sera éliminé tant des plaques d'immatriculation que des pare-brises et des pare-chocs; plus d'auto-collants à l'effigie de l'entreprise, plus de lettres ou de chiffres distinctifs sur les plaques.

Alamo Rent a Car est persuadée qu'ainsi banalisées ses voitures seront moins vandalisées ou volées et qu'en conséquence, ses clients seront moins importunés. Elle y voit un moyen efficace de faire baisser ses coûts d'une part (assurances, enquêtes, récupération des véhicules, etc.) et de se gagner, d'autre part, une plus grande part de marché en offrant à la clientèle un service vraiment distinctif.

Cette pratique s'accompagne également de la diffusion, en plusieurs langues, d'une courte brochure intitulée *Traveler's Safety Alert*. Celle-ci

décrit les techniques et subterfuges les plus couramment utilisés par les malfaiteurs et donne certains conseils aux voyageurs. En voici un aperçu:

■ Méfiez-vous des personnes qui klaxonnent ou font des signes en votre direction pour attirer votre attention sur une possible défectuosité de votre véhicule.

■ N'arrêtez pas pour aider quelqu'un, sur le bord de la route, à une intersection ou à l'entrée d'un terrain vague, qui solliciterait votre aide.

■ Soyez sur vos gardes si un automobiliste heurte votre véhicule par derrière, surtout s'il s'agit d'une seousse d'apparence négligeable.

■ Avant de quitter le comptoir de location, faites-vous expliquer clairement et à l'aide d'une carte les alentours, les grands axes de circulation et les meilleurs itinéraires pour vous rendre là où vous devez aller et pour en revenir.

■ Si vous vous perdez, ne garez jamais votre voiture sur le bord de la route ou de la rue pour étudier une carte ou un plan de ville. Au contraire, dirigez-vous vers une station-service ou tout autre endroit bien fréquenté ou éclairé.

■ Verrouillez toutes les portières, même en conduisant, et ne laissez pas les gaces baissées, surtout là où il y a de nombreux feux de circulation. Utilisez de préférence la climatisation pour ventiler la voiture.

■ Ne faites jamais monter d'autostoppeurs.

■ Ne laissez aucun objet, de valeur ou non, à la vue, sur les sièges ou ailleurs.

■ Ne vous garez jamais dans un endroit désert. Ne perdez pas votre temps à chercher vos clés avant de déverrouiller les portières et de monter en voiture.

Les mois qui suivront et les réactions des grandes entreprises de location de voitures nous diront si Alamo a visé juste.

XXM	TSE-300	DOW JONES	S CAN	OR
+5.46	+19.62	+0.27	-0.14	+2.20
1906.82	3894.63	3545.14	78.20	376.80

LA SEMAINE ÉCONOMIQUE

CANADA

La revente immobilière en hausse

Les ventes d'unités résidentielles ont progressé en mai, pour un deuxième mois consécutif selon les derniers prélevements du système SIM/MLS de la Chambre immobilière du Grand Montréal. Le nombre d'unités vendues a augmenté de 3,6% le mois dernier pour atteindre 2368, contre 2285 en mai 1992. Le volume a connu une augmentation de 6%, à 277,1 millions\$ et mai se termine avec 43 800 inscriptions, comparativement à 42 798 un an plus tôt.

Chômage stable

Le taux de chômage au pays est demeuré inchangé entre avril et mai, à 11,4%. Un timide redressement s'est manifesté au Québec, le taux des sans emploi passant de 13,4 à 13,1%.

Les offres d'emploi reprennent

Signe d'une reprise économique, l'indice des offres d'emploi a grimpé de 8 points au Canada en mai. À 95, c'était la meilleure performance de l'indice depuis qu'il soit descendu à 83 il y a 15 mois. La progression se chiffre à 10 points dans les Prairies, de 9 au Québec, de 8 en Colombie-Britannique, de 7 dans les provinces atlantiques et de 4 en Ontario. De plus, les chiffres montrent un progrès de 17% au Québec de mai 1992 à mai 1993.

Forte croissance du PIB

La croissance de l'économie canadienne a été de 0,7% en mars, gonflant à 1% la progression du PIB au premier trimestre. Cette poussée, qui succède à un recul de 0,5% dans chacun des deux trimestres précédents, trace la voie à une croissance réelle de 4% en 1993 si le rythme enregistré se maintient au cours des prochains trimestres.

ÉTATS-UNIS

Chômage à 6,9%

Le taux de chômage est passé de 7 à 6,9% de la population active entre avril et mai, alors que les créations d'emplois non-agricoles ont atteint 209 000 sur le mois. Le nombre d'emplois créés en avril a été révisé à 216 000, contre 119 000 annoncées précédemment. En mai 1992, le taux de chômage aux États-Unis était de 7,4%. Et c'est la première fois depuis un an que ce taux tombe sous la barre des 7%.

L'indice précurseur progresse faiblement

L'indice précurseur de l'activité économique américaine a progressé d'un faible 0,1% en avril, après avoir affiché son pire recul (1%) en deux ans le mois précédent. Signe d'une reprise fragile, cet indicateur s'inscrit dans la lignée du ralentissement de la croissance du PIB au premier trimestre, à 0,9%, après une poussée (taux annuel) de 4,7% au quatrième trimestre de 1992.

Les intentions d'achat en hausse

L'indice des intentions d'achat de la National Association of purchasing manager a atteint 51,1% en avril. Une lecture au-dessus de 50 indique reflète l'optimisme des décideurs et est conforme avec un scénario de croissance.

Les revenus personnels stables

Le revenu personnel est demeuré stable en avril par rapport à mars alors que les dépenses de consommation ont effectué un saut de 1%, supérieur aux prévisions.

Les dépenses de construction en baisse

Les dépenses de construction se sont repliées de 0,4% en avril, soit une contraction moindre que celle de 0,9% anticipée par les économistes.



Les comptoirs de British Airways étaient vides, hier.

L'INDUSTRIE DU VOYAGE

LONDRES PARALYSÉE

Les membres du principal syndicat de British Airways ont déclenché une grève de 24 heures, forçant le transporteur à annuler hier la quasi-totalité de ses vols intérieurs et ses vols européens au départ de Heathrow et de Gatwick. Cet arrêt de travail est survenu malgré la signature d'un accord, survenue tard jeudi, entre la partie patronale et les négociateurs du TGWU, qui représente 17 000 employés de BA. Environ 70 000 passagers ont été affectés par les perturbations sur ces deux aéroports, où 217 départs ont été annulés.

NOUVEAU MIRABEL-PARIS DE CORSAIR

Après Royal, Corsair, le transporteur de Nouvelles Frontières, a inauguré un nouveau service sur Paris en partance de Mirabel. A compter du 26 juin, le nouveau partenaire de l'aéroport de Mirabel offrira cinq vols sur Paris à bord d'un B747.

ALIZÉS SUR HALIFAX

Via Rail a instauré cette semaine une nouvelle classe de service, appelée Alizés, sur la liaison Halifax-Montréal. S'apparentant à la formule «chambre et petit déjeuner», cette nouvelle classe de long parcours propose aux voyageurs des voitures-lits une restauration conçue spécifiquement pour le marché de l'Atlantique, et le même genre d'hébergement que la classe Belu d'Argent offert par Via depuis l'an dernier à bord du transcontinental de l'Ouest «Canadien».

LE TRANSPORT REMET SES PRIX

La Semaine nationale des transports, qui débute dimanche, sera l'occasion d'une distribution de prix. Au total, 18 intervenants de l'industrie seront primés dans les catégories excellence, réalisation et bravoure. Donald Lander, président de la Société canadienne des postes, se verra consacré Personnalité de l'année dans le domaine des transports au Canada.

ÉCHANGE DE POINTS ENTRE AMERICAN EXPRESS-CONTINENTAL

American Express et Continental ont formé un partenariat en vue de promouvoir et d'étendre leurs programmes respectifs d'incitatifs aux voyageurs sur les vols internationaux. En vertu de l'entente, Continental se joint au programme de reconnaissance offert aux membres d'American Express au Canada, et aux programmes de points offerts en Australie, au Mexique et en France.

DES MACHINES À SOUS À BORD

Le transporteur britannique Virgin Atlantic Airways prévoit introduire sur ses vols longue distance, dès novembre, un système de divertissement mariant vidéo-poker, machine à sous et roulette. D'autres transporteurs relateraient également à l'idée d'introduire un tel système, développé par une firme de Los Angeles, et comprenant également des canaux dédiés aux films, à la musique, aux jeux vidéo et au magasinage.

MOINS DE PILOTES CHEZ DELTA

Delta Airlines a annoncé le licenciement de 136 pilotes, ce qui constitue la première série d'un total de 600 mises à pied annoncées en mars. Ces coupes s'inscrivent dans le cadre d'un plan de réduction des coûts qui prévoit ainsi de réduire de 28 appareils la flotte de la compagnie et d'éliminer les liaisons secondaires non rentables. Grâce à ces mesures, Delta prévoit réaliser des économies de plus de 100 millions\$ US par an.

UN NOUVEAU BIRÉACTEUR

Le constructeur aéronautique russe Iliouchine travaille à la conception d'un gros biréacteur susceptible de concurrencer le A-330 et le nouveau B777. Le nouvel avion aurait une capacité maximale de 380 passagers pour des distances comprises entre 7000 et 10 000 km. Le projet retenu est une modification du nouveau quadri-réacteur IL96M, équipé par le motoriste américain Pratt & Whitney.

Le Nid-de-corbeau suscite une autre bagarre entre Québec et Ottawa

CLAUDE TURCOTTE
LE DEVOIR

La bagarre vient à nouveau d'éclater entre Québec et Ottawa à propos de la politique de transport des grains de l'Ouest, dite du «Nid-de-corbeau». Un avant-projet de loi modifiant cette politique a été déposée hier à la Chambre des communes, en vue de verser directement 650 millions\$ aux fermiers de l'Ouest, en compensation de l'abolition d'une subvention équivalente aux compagnies de chemin de fer pour le transport du grain.

Au Québec, la coalition, qui s'était levée en 1982 pour combattre une mesure identique proposée par le gouvernement canadien, s'est manifestée avec la même énergie dès hier après-midi. Les membres de la coalition «ont farouchement dénoncé les intentions d'Ottawa», peut-on lire dans un communiqué émanant du bureau du ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation. Outre le gouvernement du Québec, les membres de cette coalition, sont l'Union des producteurs agricoles (UPA), la Coopérative fédérée de Québec et l'Association professionnelle des meuniers du Québec.

Cette coalition, formée dans le but de défendre les intérêts de l'industrie agro-alimentaire québécoise, soutient qu'en payant directement aux producteurs agricoles de l'Ouest, et seulement à eux, une subvention, le gouvernement donne à ces producteurs un avantage sur les producteurs des autres régions; elle avance en outre que cette formule permettra la diversification de la production agricole dans l'Ouest, ce qui brisera «le fragile équilibre entre les régions agricoles du Canada».

Pendant que l'avant-projet de loi était déposé aux Communes, le ministre fédéral de l'Agriculture, Charles Mayer en faisait l'annonce à Winnipeg. Il confirmait que le montant annuel de 650 millions\$ qui couvre environ les deux-tiers des coûts de transports des céréales vers les ports du Pacifique ou des Grands Lacs allait être versé directement aux producteurs, en vertu de la loi projetée. Il a déclaré que ce problème traîne depuis trop longtemps et qu'il fallait apporter des changements à la loi.

Toutefois, la façon exacte de faire le versement de ces argentés reste à déterminer. Le ministre fédéral a annoncé la création d'un comité qui se penchera sur la question et qui lui fera rapport en novembre prochain, c'est-à-dire à peu près au même moment où il devrait y avoir des élections générales au Canada. Le thème agricole revêt toujours une importance politique et économique majeure dans les provinces des Prairies.

Quoi qu'il en soit, la seule idée de créer ce comité a fait sursauter le ministre québécois de l'Agriculture, Yvon Picoté, qui dans le communiqué d'hier livre les commentaires suivants: «Il est inacceptable qu'après des décennies d'études en comité, on crée un nouveau comité qui n'a pas le mandat et les orientations nécessaires pour garantir que l'argent fédéral serait utilisé, soit au transport des grains

hors Prairies, soit à un programme équitable pour tous les producteurs canadiens. D'autant plus que nous avons clairement annoncé nos couleurs en proposant, dès la fin de 1992, que la politique soit maintenue telle quelle, éliminé ou modifiée à la faveur de tous». Le Québec serait favorable à des modifications à la loi qui aurait pour objet la réduction des coûts de transport et le rétablissement d'une parité entre les ports de l'Est et de l'Ouest.

Les pressions du Québec avaient été assez fortes au début des années 80 pour amener le gouvernement fédéral à s'en tenir au statu quo. Mais, depuis environ deux ans on sentait venir une nouvelle offensive. L'astuce du gouvernement cette fois est la création du comité qui permettra aux conservateurs de laisser tout le monde dans l'ambiguïté jusqu'après les élections. La position québécoise est la plus clairement définie.

Au Canada anglais, les opinions sont plus variées. Par exemple, les compagnies de chemin de fer qui perdent de l'argent avec le transport du grain, malgré les subventions, ne veulent plus rien à voir avec cette responsabilité historique du transport du grain. Chez les producteurs, certains n'en peuvent plus d'attendre que ces subventions retombent sur eux comme une manne, avec laquelle ils pourraient faire concurrence aux producteurs ontariens et québécois dans le lait, le porc, la volaille, etc.

RAPPORT ANNUELS

Rajout à la liste



IRSSST

L'Institut de recherche en santé et en sécurité du travail du Québec (IRSSST), créé en 1980, a pour mission de contribuer, par la recherche et le développement, à l'amélioration de la santé et de la sécurité des travailleurs. Pour remplir cette mission, l'Institut effectue, subventionnée et commandite des recherches qui répondent aux besoins des milieux de travail. Il offre également les services de laboratoire et l'expertise nécessaires à l'action du réseau public québécois de prévention en santé et en sécurité du travail. L'Institut a aussi le mandat de diffuser auprès des milieux de travail les connaissances issues de ses activités de recherche et d'expertise.

Procurez-vous, sans frais, les **RAPPORT ANNUELS** de votre choix:

- 1- Inasco Limitée
- 2- Caisse de dépôt et de placement du Québec
- 3- Bombardier Inc.
- 4- Guillemin International Inc.
- 5- Sr Telecom
- 6- Ivaco Inc.
- 7- Institut de recherche en santé & sécurité du travail du Québec

Encercler les numéros des rapports que vous désirez recevoir et retournez ce coupon avant le 22 juin à:

Le Devoir
Rapports annuels
2050, rue de Bleury, 9e étage
Montréal (Québec)
H3A 3M9

Nom _____

Adresse _____

Ville _____

Province _____ Code postal _____

1 2 3 4 5 6 7

JEAN-GUY DIAMOND

Planificateur financier
Notaire

La sécurité financière,
une affaire de
planification.

Renseignez-vous!

Tél.: (514) 381-1951

Donnez l'espoir
qui fait vivre.



LA FONDATION CANADIENNE
DU REIN

Nos placements sont d'un grand intérêt!

FONDS DESJARDINS OBLIGATIONS

13,2%
Trois ans

Un an : 12,2 %
Cinq ans : 10,3 %
Dix ans : 10,2 %

Anjou 355-2050 • Brossard 445-3224 • LaSalle 366-1175
Laval : Complexe Daniel-Johnson 686-8840, Val des Arbres
668-5223 • Longueuil 679-2810 • Montréal : Complexe
Desjardins 286-3225, Peel/Sainte-Catherine 499-8440
Pointe-Claire 630-3717.

Aussi disponible dans les caisses Desjardins participantes.



Fiducie Desjardins
POUR GÉRER L'AVENIR

Les taux de rendement indiqués constituent le rendement total annuel composé réel au 31 mai 1993, compte tenu des variations dans la valeur des parts et du réinvestissement de toutes les distributions. Le rendement passé ne donne pas forcément une indication du rendement futur. On trouvera des informations importantes sur le Fonds Desjardins dans le prospectus simplifié. Pour en obtenir un exemplaire, s'adresser à une succursale de la Fiducie Desjardins dont vous trouverez la liste ci-contre. Il est important de le lire attentivement avant d'investir. La valeur liquidative par part et le rendement du capital investi fluctuent.

Desjardins L'incroyable force de la coopération.

ÉCONOMIE

INFORMATIQUE

L'Europe entre en scène avec deux super progiciels de gestion

ANDRÉ SALWYN
COLLABORATION SPÉCIALE

On les appelle R2 et R3, mais ce ne sont pas de nouveaux robots d'un épisode de la guerre des étoiles. Ce sont deux super progiciels intégrés de gestion d'information conçus par la société allemande SAP AG et qui, après avoir rapidement conquis près de 70% du marché allemand, se sont lancés à la conquête du monde.

Les chiffres, dit-on, ne mentent pas. En dépit de la récession, les ventes du groupe SAP ont dépassé en 1992 de 707 millions de marks (580 millions\$) à 831 millions de marks (683 millions\$).

Avec plus de 3000 employés, cette entreprise européenne âgée de vingt ans, a peine, a établi des filiales dans 23 pays et dispose même d'un centre de développement d'une vingtaine d'étages à Foster City, en Californie, au cœur même de la fameuse «Silicon Valley» où naissent une grande partie des innovations technologiques dans le domaine des logiciels.

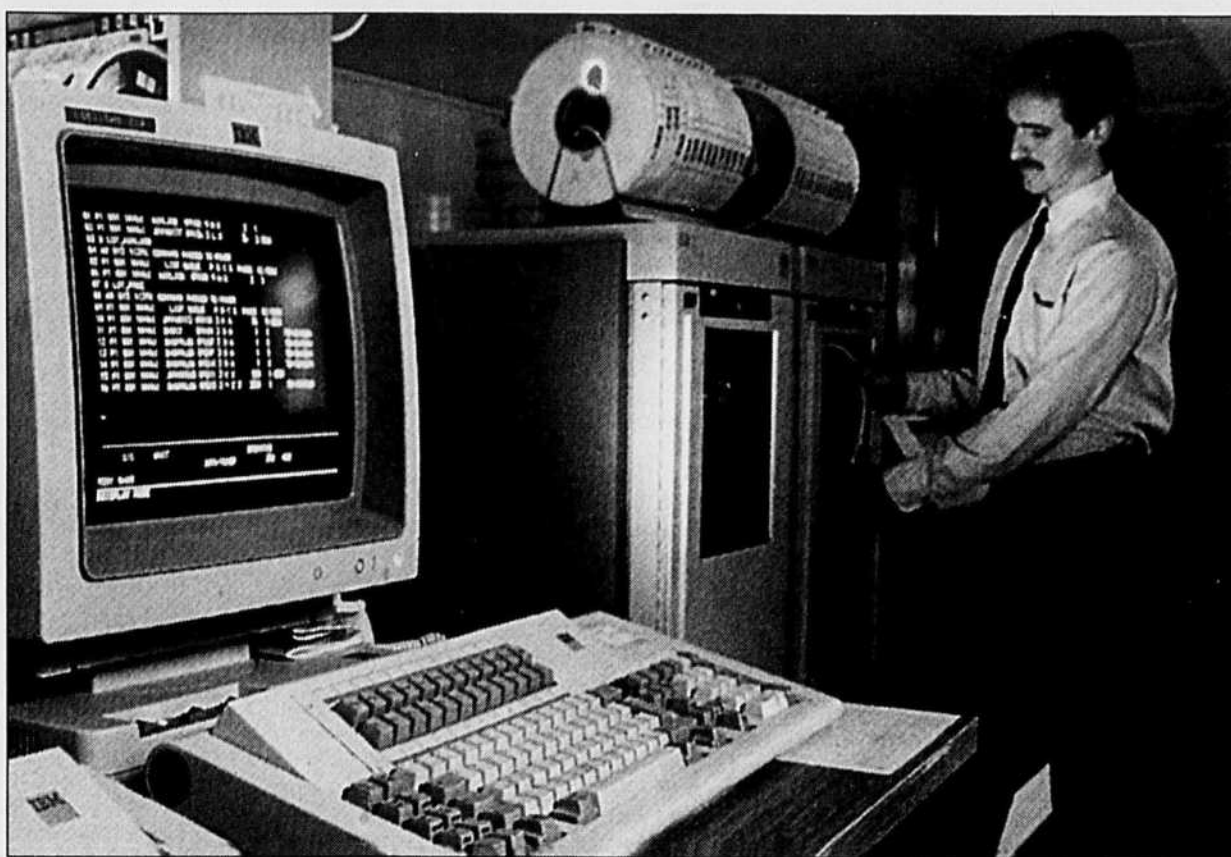
Lors du Congrès SAP International qui s'est tenu à Berlin la semaine dernière, le vice-président directeur de SAP AG, Dr. Hasso Plattner, a été très clair en déclarant aux 2000 participants venus des quatre coins du globe, que l'Amérique (et bien entendu le Canada) représentait un marché clé pour SAP.

M. Plattner qui a pris la direction du Centre de développement à Foster City, est un des quatre employés d'IBM qui, il y a vingt ans, décidèrent de concevoir un progiciel intégré de gestion d'information (ou de données) que réclamaient les clients d'IBM et que cette multinationale se refusait à faire.

Le premier progiciel de gestion conçu par les quatre hommes allait s'avérer révolutionnaire, en ce sens qu'il fusionnait, en les rendant interactives, toutes les branches de la gestion commerciale.

Alors que, jusque là, ces branches se comportaient comme des îlots entourés chacun de leurs propres données, le nouveau progiciel allait canaliser ces données en une sorte de courant auquel les divers services de gestion commerciale pouvaient s'abreuver.

Grâce à un tel système, une entreprise devenait d'un seul coup capable, par exemple, de suivre la progression d'un article allant de sa fabrication, à son entreposage, à sa li-



Au Canada, une demi-douzaine d'entreprises, dont Bombardier ont acquis les nouveaux progiciels de gestion qui s'avèrent très efficaces dans les services de financement de stocks.

vraison avec, bien entendu, pouvait contrôler les coûts tout au long du processus.

Puis le système, appelé R/2, s'est développé au point d'inclure ce qui est maintenant appelé R/3, un système de modules toujours connectés au courant de données principales et qui gèrent des sujets tels que les ressources humaines, la logistique, ou mettent en oeuvre des solutions spécifiques pour industries.

Malgré le fait que ce système est assez coûteux (on parle d'un prix d'environ 384 000\$ pour le progiciel seulement auquel il faut ajouter une somme à peu près égale pour la formation du personnel et la consultation), on estime à 2300 le nombre d'entreprises qui ont acheté et qui utilisent R/2.

Ce système, incidemment, est un système d'architecture centralisée (mainframe) qui nécessite l'accès à des ordinateurs très dispendieux.

Risquant de voir son expansion limitée par ce système d'architecture, les dirigeants de SAP décidèrent de diversifier les activités de la société en développant un nouveau système appelé R/3 d'architecture ouverte client-serveur qui, lui, ne nécessite

plus l'acquisition de gros ordinateurs.

Ce nouveau système, se vendant à peu près la moitié de ce que coûte R/2, a fait son apparition sur le continent américain en septembre dernier. Il a déjà été acheté par une vingtaine d'entreprises, même si le champ d'action est moindre.

R/3, en effet, ne supporte que trois des modules de R/2, soit la comptabilité, la logistique et les ressources humaines. En fait, il faudra attendre la mi-1994 pour que R/3 soit en mesure d'offrir les mêmes ressources que R/2.

Un des grands avantages du nouveau venu, c'est qu'il utilise des systèmes d'exploitation simples comme Windows NT, Motif et OS/2.

A ce sujet, il est bon de signaler l'accord de coopération technique récemment signé entre SAP et Microsoft. Cet accord permet, entre autres, à SAP d'offrir un système pouvant amplement suffire à une entreprise moyenne ayant un minimum de 250 employés et 16 stations de travail.

Au Canada, une demi-douzaine d'entreprises, dont Bombardier et Royal LePage, ont acquis ces nou-

veaux progiciels de gestion.

Pour Bombardier, le système est utilisé par le secteur de la gestion des achats et de l'acheminement de pièces détachées d'avions construits par Canadair et De Havilland.

Bombardier va d'ailleurs profiter du salon de l'aviation du Bourget la semaine prochaine pour annoncer la mise en place du système et qui, à trois heures d'avis, permet l'expédition de pièces détachées dans n'importe quelle partie du monde.

La popularité de progiciels aussi performants étant ce qu'elle est, on ne peut ignorer les répercussions sociales qu'elle entraîne.

Dans un monde où, en raison des conditions économiques qui prévalent, il n'y a vraiment plus de place pour les sentiments on doit signaler qu'une telle installation se traduit, dans bien des cas, par la mise à pieds de la moitié du personnel rattaché au service de comptabilité dans une entreprise.

Quant à l'autre moitié, elle doit s'adapter et suivre les cours de formation nécessaires et qui font du comptable d'aujourd'hui, l'aiguilleur de données de demain.

Les Européens veulent rattraper le temps perdu en informatique

ANDRÉ SALWYN
COLLABORATION SPÉCIALE

L'informatique, jusqu'à très récemment, a surtout été dominée par les États-Unis (pour les logiciels) et le Japon (pour le matériel). Certes, on a vu arriver des ordinateurs Olivetti, Siemens et autres mais leur pénétration du marché nord-américain n'a pas été très profonde.

Mais l'Europe se réveille et veut rattraper le temps perdu.

À Berlin, lors du Congrès International SAP, la semaine dernière, qui s'est tenu sous l'oeil attentif d'observateurs américains et japonais, un groupe de journalistes canadiens et australiens invités à cette occasion, ont pu découvrir une philosophie de marketing «nouvelle Europe» dans laquelle l'agressivité semble être devenue de bon ton.

On n'en est pas encore arrivé au stade où les employés de SAP doivent se rassembler en rangs chaque matin pour écouter, au garde-à-vous, un discours destiné à les motiver, mais la motivation est partout.

Au niveau du personnel où l'on trouve chez les jeunes employés de la compagnie une confiance dans le produit qui frise le fanatisme.

On a pu entendre, par exemple, le Dr. Hasso Plattner déclarer que les gens «doivent avoir du fun» (sic) en utilisant un ordinateur car cela augmente la productivité.

Quelle image différente de celle de l'Allemand sérieux et méticuleux qui ne se détendait que devant un verre de bière à la fin de la journée.

Des directives ont été données aux programmeurs à l'effet de concevoir des programmes dont l'utilisation est à la fois facile et simple.

Cette volonté de vaincre et de s'imposer que l'on a pu ressentir tout au cours du congrès, rappelle d'ailleurs certains programmes de

micro-informatique qui ont tendance à vouloir prendre le contrôle de votre appareil dès que vous les installez.

Pour SAP qui est désormais la neuvième plus importante entreprise de logiciel au monde, cela semble un but qu'il est possible d'atteindre en offrant aux clients tout ce dont ils peuvent avoir besoin.

Cela se traduit par des accords stratégiques avec Microsoft dans le domaine de la coopération technique, avec Hewlett-Packard, IBM, Apple dans le domaine marketing («vous vendez notre produit, nous vendons le vôtre») et avec des consultants comme Andersen (pour la conception de progiciels spécialisés comme ceux destinés aux compagnies pétrolières).

Cela consiste aussi à offrir une expertise dans un domaine qui ne cesse de grandir que ce soit en informatique ou en gestion.

L'ambition de cette entreprise est visible au premier coup d'oeil à son siège social situé à Walldorf près de Heidelberg.

Le centre de formation peut accueillir jusqu'à 1600 stagiaires par jour. Les 22 salles de classe sont pleines. Une session de cinq jours coûte 1400\$.

On ne peut que conclure que tous ceux qui veulent devenir comptables ont intérêt à changer de cap à moins, bien entendu, qu'ils ne se spécialisent dans la comptabilité informatique.

Prévoient, la nouvelle philosophie prévoit un service à la clientèle total à l'échelle mondiale.

En construisant prochainement un centre de développement à Singapour et en gardant ce dernier en rapport constant avec les centres de développement de Walldorf en Allemagne et de Foster City en Californie, tous les clients de SAP pourront communiquer avec un technicien ou conseiller de l'entreprise 24 heures sur 24.

Le village global, où l'efficacité sera une raison de vivre, c'est peut-être cela!

CARRIÈRES ET PROFESSIONS

Causeway Work Centre Inc.

20, ave Graham
Ottawa, Ontario, K1S 0B7

Causeway offre des services psychosociaux et de réadaptation communautaire aidant les membres à se préparer pour leur retour au travail à travers les programmes suivants: Le Clubhouse, Emploi avec soutien.

La personne recherchée est bilingue; licenciée en Psychologie ou en Sciences Sociales, a de l'expérience en réhabilitation psychosociale en santé mentale, dont deux ans dans un poste de commandement, et à une grande facilité à communiquer, pour développer une équipe efficace. La personne choisie devra présenter un dossier de ses réalisations.

Le curriculum vitae doit parvenir au directeur général avant le 15 juin.



COLLEGE JEAN-DE-BRÉBEUF

Cours secondaire

ENSEIGNANTS (ES) DE LATIN-FRANÇAIS

Le Collège accorde encore une place importante au latin dans son programme de formation fondamentale. Nous sommes à la recherche de deux (2) enseignants (es) de latin-français:

- Qualifications légitimes.
- Préparation et expérience pertinentes pour enseigner ces deux matières.

Ces deux postes ne sont pas en remplacement.

Collège Jean-de-Brébeuf
Cours secondaire
Directeur des services pédagogiques
3200, chemin Côte Ste-Catherine
Montréal H3T 1C1
Tél.: 342-1320

UNIVERSITÉ LAVAL

Département d'histoire

ARCHÉOLOGIE HISTORIQUE NORD-AMÉRICAINNE

Poste de professeur, professeur au Département d'histoire

Poste à temps complet. Rang ouvert.

Entrée en fonction : le 15 septembre 1993.

Qualifications :

- 1- Doctorat en Archéologie ou l'équivalent.
- 2- Spécialisation en Archéologie historique nord-américaine.

Description du poste :

- 1- Enseignement aux trois cycles en Archéologie historique nord-américaine.
- 2- Recherches et publications en Archéologie historique nord-américaine.
- 3- Responsabilité de l'école de fouilles archéologiques et encadrement des étudiantes et étudiants.
- 4- Participation à la vie universitaire.

[L'Université Laval applique un programme d'accès à l'égalité.]

En accord avec les exigences du Ministère de l'Immigration du Canada, cette offre est destinée en priorité aux citoyennes et citoyens canadiens et aux immigrants et immigrantes reçus.

Faire parvenir avant le 15 août 1993 un curriculum vitae et trois lettres de recommandation.

Marc Vallières, directeur
Département d'histoire
Université Laval, Québec G1K 7P4
Tél. : (418) 656-5197
Télex : (418) 656-3603

ville de SAINTE-FOY

Le service de la protection publique de la ville de Sainte-Foy est à la recherche d'un
DIRECTEUR ADJOINT
à la division opérations policières
concours no. 04-93-02

Nature de la fonction :

Sous l'autorité du directeur du Service de la protection publique, le titulaire est responsable d'assurer la planification, l'organisation, la coordination, l'exécution et le contrôle de l'ensemble des activités de la division des opérations policières. Il est responsable de la bonne marche administrative de sa division et il en supervise le personnel. Il établit, de concert avec son supérieur, les politiques, les objectifs et les programmes de travail, et en assume le suivi. Il participe à l'embauche du personnel de sa division, voit à son entraînement, en évalue le rendement et assure la discipline. Il veille au respect des conventions collectives, des politiques et des directives en vigueur. Enfin, il effectue toute autre tâche inhérente à sa fonction.

Qualifications requises

Le candidat idéal possède une formation académique de premier (1er) cycle dans une discipline pertinente ainsi qu'une solide expérience concernant les opérations policières; ses antécédents à un niveau supérieur dans un service de police lui ont fait développer des habiletés solides dans le domaine de l'administration en général et dans le domaine de la gestion du personnel en particulier.

Le processus à suivre pour les personnes intéressées

Toutes personnes, femme ou homme, qui croit posséder ces exigences ainsi que les aptitudes et les traits de personnalité adaptés à la fonction est priée de faire parvenir son curriculum vitae au soussigné.

Il est bien entendu que toute autre combinaison formation/expérience sera étudiée au mérite. Les conditions de salaire et les avantages sociaux sont susceptibles d'intéresser un gestionnaire de niveau supérieur à venir rejoindre l'équipe de Sainte-Foy.

Toutes les candidatures reçues seront traitées confidentiellement et toute personne intéressée devra faire parvenir un curriculum vitae au plus tard le 21 juin 1993 à 17h.

Ville de Sainte-Foy Concours no 04-93-02
A/S M. Pierre-André Thomas, directeur du Service du personnel
1000, route de l'Église
Sainte-Foy (Québec)
G1V 4E1

L'Université de Moncton désire combler les postes suivants pour l'année 1993-1994 :

Professeure ou professeur en mathématique

(poste à temps partiel)

Afin d'enseigner un ou plusieurs cours pour la durée de l'année universitaire, vous devez normalement posséder un doctorat ou une maîtrise en mathématiques, ou l'équivalent. La tâche d'enseignement concerne des cours de première et de deuxième année et/ou des cours de calcul s'adressant à un grand nombre d'étudiants. Une expérience de l'enseignement universitaire destiné à des groupes importants constituerait un atout.

Technicienne ou technicien au département de mathématique

(poste à temps partiel)

Vous connaissez bien les systèmes d'exploitation et vous possédez des réseaux d'ordinateurs, en particulier le système UNIX. Vous possédez en outre une connaissance des logiciels utilisés en mathématiques et en statistique (MAPLE, Statistica, Mathematica, SPSS, etc.). Un diplôme universitaire en sciences serait un atout.

Pour ces deux postes, la maîtrise du français parlé et écrit est essentielle.

Les candidatures seront étudiées dès leur réception et selon l'ordre d'arrivée. Veuillez faire parvenir votre curriculum vitae détaillé ainsi que le nom et l'adresse de trois répondants ou répondantes, avant le 21 juin 1993, à M. François Söler, directeur, département de mathématique, Faculté des sciences, Université de Moncton, Moncton (Nouveau-Brunswick) E1A 3E9. Téléphone : (506) 858-4298; télécopieur : (506) 858-4541



UNIVERSITÉ DE MONCTON

Conformément aux exigences relatives à l'immigration au Canada, ces postes sont offerts aux citoyennes et citoyens canadiens et aux résidentes et résidents permanents seulement.

Spécialiste en production laitière et en gestion de ferme

Agriculture Canada est à la recherche d'un (une) candidat (e) avec une vaste expérience en production laitière et en gestion de ferme pour gérer un projet de coopération en Pologne.

L'affectation devra commencer au début de juillet 1993 et sera d'une durée d'un an. Le salaire journalier sera de 200 \$ et la semaine de travail de 5 jours. Les autres avantages devront être discutés.

Le (la) candidat (e) recherché (e) doit avoir complété ses études secondaires, et préférentiellement avoir suivi une formation post-secondaire en techniques agricoles.

La connaissance du polonais est hautement souhaitable, la connaissance de l'anglais est très importante.

Pour obtenir une demande de proposition, nous vous prions d'entrer en contact avec David Rawlings, tél. 613-995-9554 ou Jo-Anne Stewart, tél. 613-993-6671. La demande de proposition devra être soumise à Agriculture Canada au plus tard le 18 juin 1993.

LE DEVOIR

LE TRANSPORT

Des retombées d'un milliard\$ sur nos quais

Montréal est née autour de son port.

Le Vieux-Montréal témoigne encore de l'activité économique qu'il a générée

RÉAL BOUVIER

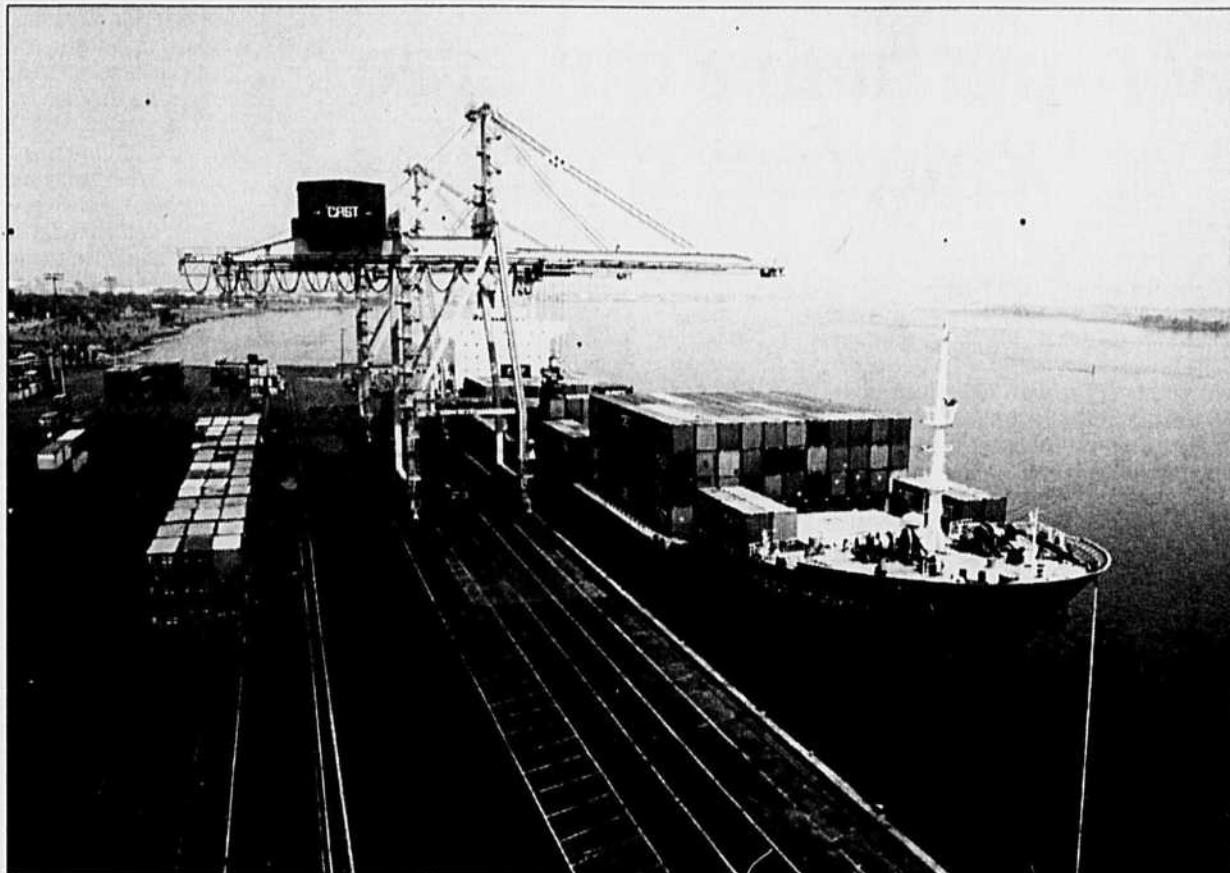
Sans faire de bruit, passant souvent inaperçu, le port de Montréal n'en constitue pas moins une des plus importantes entreprises intégrées du Québec, générant des retombées économiques annuelles de plus d'un milliard\$.

Des centaines de milliers de conteneurs remplis de marchandises diverses y transitent chaque année, cinq millions de tonnes de produits pétroliers y arrivent ou en partent, ses élévateurs à céréales sont presque toujours remplis en attendant les livraisons à des pays qui en manquent. On y reçoit et entrepose le sel épanché dans nos rues l'hiver et des milliers de tonnes de voitures réduites en ferraille par ce même sel en repartent vers Taïwan ou la Corée. Des centaines de milliers d'immigrants y ont mis les pieds pour la première fois en Amérique et encore aujourd'hui, entre 30 000 et 40 000 touristes commencent ou terminent leur croisière à bord de somptueux paquebots à Montréal. Ils contribuent à accroître l'achalandage de nos aéroports.

Montréal est née autour de son port. Le Vieux-Montréal témoigne encore de l'activité économique qu'a générée le port. Les nobles édifices bancaires, l'ancienne Bourse, l'édifice de la Douane, les grands entrepôts, les bureaux d'agences maritimes et de commerçants se sont agglomérés au cœur de l'activité portuaire au début du 19^e siècle. Malgré ses hauts et ses bas, subissant comme toute entreprise les contre-coups des récessions et de la concurrence, le port crée 7400 emplois directs et 6300 indirects. La Société du port de Montréal emploie à elle seule pour ses opérations et son administration 475 personnes.

Le port de Montréal ne sert plus seulement à approvisionner la région de Montréal, comme c'était le cas au début du siècle. Il a acquis depuis le milieu des années soixante le statut de port international, même à 1600 km de la mer, parce qu'il est situé sur la route terre-mer la plus courte entre les grandes villes du nord de l'Europe et de la Méditerranée et le cœur industriel de l'Amérique du Nord. Environ 95% des marchandises qui arrivent et partent de Montréal proviennent ou sont destinées au Mid-West, au Nord-Est américain ou à l'Ontario.

En 1992, les quais du port de Montréal ont reçu 2607 navires qui y ont déchargé et chargé 17,5 millions de tonnes de marchandises: des vracs liquides allant de la mélasse à la gazoline, des vracs solides, tels du sable, du charbon, de la potasse et de la ferraille et 537 256 conteneurs de 20 pieds, soit 5,8 millions de tonnes de marchandise «en boîtes». La récession a durement frappé le port. En 1990, près de 22 millions de tonnes de marchandises avaient été manutentionnées sur ses quais. La fer-



Cast et Canada Maritime sont les deux plus importants transporteurs de conteneurs du port de Montréal. Cast offre un service régulier hebdomadaire vers Zeebrugge, en Belgique tandis que Canada Maritime relie Montréal à Anvers, Felixstowe, G.-B., Hambourg, Le Havre et les ports de la Méditerranée.

meture des raffineries de Montréal-Est a aussi miné les revenus du port.

Le port de Montréal demeure tout de même le plus important port de transbordement de conteneurs du Canada, mais, comme le dit Dominic Tadeo, directeur général du port: «la concurrence sur la côte est nord-américaine est telle qu'un concurrent portuaire ne peut prétendre jouir d'une confortable avance sur ses concurrents.»

Les ports de la côte est américaine redoublent d'ardeur pour accaparer la plus petite parcelle de cargaison. Ces ports, ce sont New York, Boston, Baltimore, Philadelphie et Norfolk-Hampton Roads.

Le conteneur (cette boîte en tôle gauffrée de 20 ou 40 pieds x 8 x 8) a bouleversé les habitudes de travail dans

le port de Montréal, comme dans tous les ports du monde d'ailleurs. Avant son avènement, en 1967, le port comptait environ 4500 débardeurs qui travaillaient en «gangs» jour et nuit. Aujourd'hui, à chaque élan de grue, c'est 30 tonnes de marchandises qui sont déposées directement sur un camion ou un wagon de chemin de fer. Les débardeurs ne sont plus que 900 et les employeurs maritimes veulent encore réduire leur nombre pour améliorer leur rentabilité.

Une quarantaine de lignes maritimes relie Montréal à quelque 200 villes portuaires du monde. Montréal est aussi le centre d'approvisionnement de Terre-Neuve (Oceanex), des Iles-de-la-Méditerranée (CTMA) et de l'est de l'Arctique canadien (Groupe Desgagnés, Logistec, Igloolik et C.A. Crosbie).

Depuis 1964, le port est ouvert douze mois par année. Exceptionnellement, cet hiver, l'activité a dû cesser durant un mois, en février, à cause des blocs qui ont obstrué le chenal en aval. Le port a subi des pertes de revenus d'environ 1,5 millions\$.

A l'ère de l'«intermodalité» et de la «multimodalité», les transporteurs maritimes doivent conjuguer avec une logistique qui implique des centaines de personnes à terre. A Montréal, une cinquantaine d'agences font affaires directement avec des dizaines d'expéditeurs ou de consignataires, de transitaires et de courtiers pour assurer aux navires une cargaison et faire en sorte que le client reçoive sa marchandise dans les délais prévus. Par exemple, 35 heures après l'accostage du navire à Montréal, l'entreprise de Chicago qui a commandé 30 tonnes de boulons d'une entreprise d'Anvers, en Belgique, recevra son conteneur à son entrepôt. La compagnie maritime va maintenant chercher le conteneur, le transporter et s'assurer que le client le reçoive à sa porte. Le navire doit maintenant composer avec le chemin de fer et le camion. Une cinquantaine de firmes de camionnage et les deux compagnies de chemin de fer canadiennes vont et viennent sur les quais. Environ 55% des conteneurs arrivent ou quittent le port de Montréal par train, le reste en camion. Pour absorber un plein chargement d'un porte-conteneurs de Cast ou de Canada Maritime, par exemple, il faudra assembler jusqu'à cinq convois ferroviaires de 80 wagons.

Seule l'informatique peut permettre de s'y retrouver dans un chargement de 1800 conteneurs, tous plus ou moins semblables. Et il faut faire vite. Pour la compagnie maritime, le temps représente beaucoup d'argent. En trois jours, le navire sera déchargé et rechargé, prêt à reprendre la mer.

Avant même d'avoir accosté à Montréal, le navire aura fait travailler beaucoup de monde. Météorologistes, opérateurs-radio, inspecteurs et marins de la Garde côtière, équipages de remorqueurs, pilotes, arrimeurs, aviateurs de nourriture, ravitailleurs en carburant, douaniers, réparateurs, chaloupiers et amarreurs représentent des milliers de personnes qui veillent directement sur le navire qui vient accoster à Montréal... sans compter les bars, restaurants et autres entreprises privées de «petite vertu» qui depuis la nuit des temps ont su relever le moral de combien d'équipages.

Le port de Montréal tire ses revenus des droits d'accostage, services et de ses placements. En 1992, ils ont été de 53,3 millions\$. Tout compte fait, le port a dégagé un résultat net de 5 millions\$ et financé 9,6 millions\$ en immobilisations, surtout pour des agrandissements d'aires portuaires et améliorations aux infrastructures.

L'auto demeure la favorite contre l'autobus et le métro

La STCUM perd 1% de ses usagers par année

RAYMOND LEMIEUX

Voies réservées aux autobus, installation d'abris, publication des horaires de passage des autobus et des métros... Depuis plus d'un an, la Société de transport de Montréal avance de 140 millions de kilomètres chaque année. Soit cinq allers et retours de la Terre à la planète Saturne. Cela dit, l'achalandage du planétarium en commun a baissé dans pratiquement toutes les villes nord-américaines, ces dernières décennies. La STCUM estime, quant à elle, que la diminution du nombre d'usagers a été, sur son réseau, de 1% par année.

Chaque fois que la Société perd un passager sur cent, c'est environ deux millions\$ qui lui échappent. De surcroît, le gouvernement du Québec a décidé, en 1992, de couper l'aide qu'il accordait jusqu'alors au transport urbain. Du coup, la STCUM avait bien des raisons de regretter la désertion de ses usagers qu'elle veut ramener avec son plan de relance. De 1982 à 1990, sa part de marché dans le transport est passée de 38,5% à 28,7%. Pendant la même période, les déplacements motorisés montréalais ont augmenté de 21%. Gagnante: l'automobile.

«Les gens ont délaissé le transport en commun, reconnaît Odile Paradis, porte-parole de la Société. Les besoins ont changé et les gens sont plus égocentriques. Les citoyens ont besoin davantage de flexibilité. Ils veulent pouvoir passer par l'épicerie en allant chercher les enfants à la garderie puis saluer les beaux-parents en banlieue.» Rien de surprenant, donc, qu'à Montréal, le

nombre de ménages possédant deux véhicules ait augmenté de 50% entre 1984 et 1989.

Le plan de relance adopté par la STCUM vise à augmenter de 4% le nombre annuel de déplacements de passagers d'ici 1996. Pour ce faire, on mise sur l'amélioration des services et on joue sur la corde verte; l'auto-pollue 50 fois plus que l'autobus, etc.

Est-ce ainsi que le nombre de passagers augmentera? «Pas si sûr», affirme Christian Boulais, directeur montréalais de l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA). «Choisir le transport collectif, c'est plutôt une question de culture et de mode de vie. Bien qu'en périphérie, le transport en commun ne soit pas vraiment attrayant, en ville, il est, pour qui ne s'impatiente pas lorsqu'il faut attendre quelques minutes au quai ou à l'arrêt d'autobus. Cependant, on oublie souvent que ça reste le moyen de transport le plus économique en comparaison à l'auto dont on sous-estime beaucoup les coûts d'utilisation.»

Philippe Gauthier, chercheur en aménagement à l'université de Montréal, suggérerait, lors d'une communication faite au dernier congrès de l'Association canadienne-française pour l'avancement des sciences, de mieux cerner les motifs qui déterminent le choix du mode de transport. «Il faut comprendre pourquoi les gens passent de l'autobus à l'auto, affirme-t-il. Et c'est probablement dans les écoles de conduite que l'on trouverait la réponse. Autrement, il est bien difficile d'intervenir comme on le souhaiterait sur les raisons profondes qu'ont les gens de délaissé le transport en commun.»

D'ailleurs, si la STCUM compte vraiment garder sa clientèle, on peut drôlement interpréter la présence de panneaux publicitaires dans les corridors des stations de métro, une marque d'automobile. «Pourquoi pas? La location de ces espaces publicitaires représentent des revenus pour nous et on n'est quand même pas lancé dans une guerre contre l'auto», rétorque Odile Paradis. En tout cas, c'est le genre de publicité qui fait réfléchir le passager, captif d'un métro bondé, à qui on annonce: «Le service est interrompu sur la ligne deux à cause de difficultés techniques.»

De 1982 à 1990, la part de marché de la STCUM est passée de 38,5% à 28,7% tandis que les déplacements motorisés montréalais augmentaient de 21%. Gagnante: l'automobile.



«Les citoyens ont besoin davantage de flexibilité. Ils veulent pouvoir passer par l'épicerie en allant chercher les enfants à la garderie». Rien de surprenant, donc, qu'à Montréal, le nombre de ménages possédant deux véhicules ait augmenté de 50% entre 1984 et 1989.

STRATÉGIE de communication AFFAIRES publiques RELATIONS gouvernementales

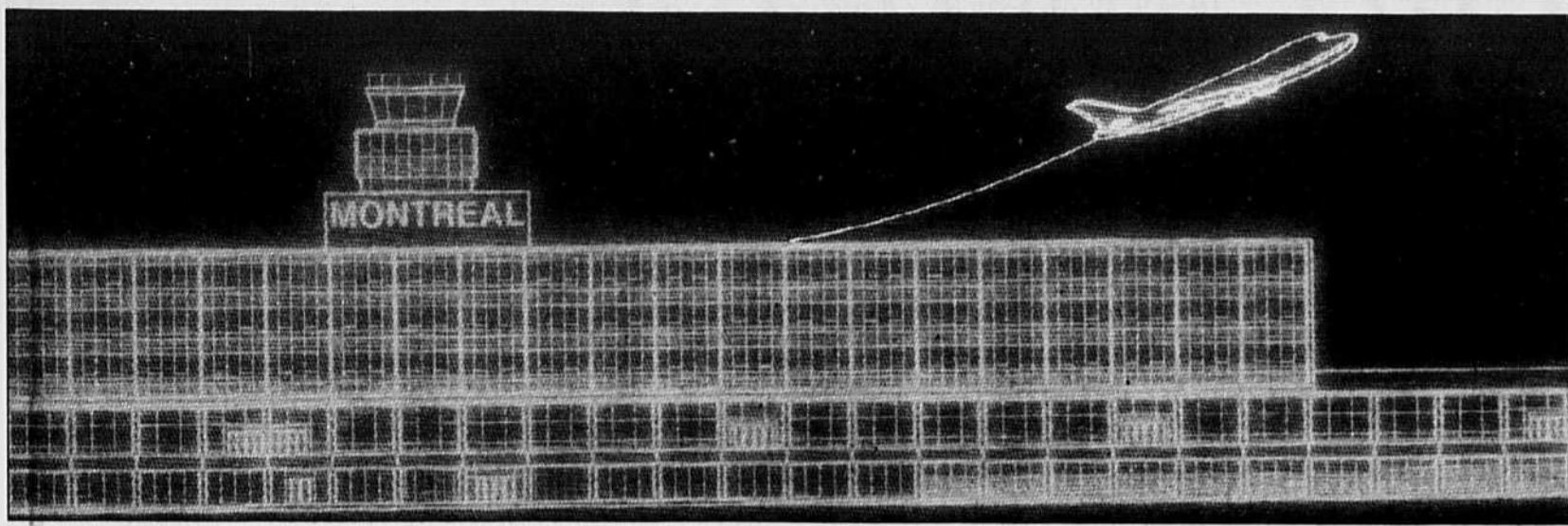
équation PLUS

Cabinet-conseil en relations publiques

Au service des entreprises et organismes du secteur privé et public depuis 1982.

180, boul. René-Lévesque Est
Bureau 300
Montréal (Québec)
H2X 1N6
Téléphone: (514) 878-9996
Télécopieur: (514) 878-4493

• LE TRANSPORT •



Une duplicité aéroportuaire qui crée de l'inquiétude et beaucoup d'études

LOUISE LEDUC

Fermer un aéroport, ce n'est pas aussi simple que de mettre la clé dans la porte. Selon des statistiques récentes transmises par la société Aéroports de Montréal (ADM), Dorval et Mirabel génèrent des retombées économiques de 2,2 milliards\$, 48 500 emplois directs ou indirects et une masse salariale de 700 millions\$.

Il s'agit là de données préliminaires tirées d'une remise à jour d'une étude sur l'impact économique des aéroports de Dorval et Mirabel, réalisée par des chercheurs de l'École des Hautes Études Commerciales (H.E.C.) en 1989. Les auteurs avaient alors mis en relief l'importance de l'activité aéroportuaire en rappelant que sa contribution au P.I.B. se rapprochait de celle de toute l'industrie minière ou de toute l'agriculture québécoises.

Quoique l'ADM ait enregistré des succès intéressants depuis qu'elle s'est vue confier la gestion des aéroports, la question de la duplicité vient hanter ses dirigeants comme elle le faisait avec la régularité de l'horloge du temps où les fonctionnaires de Transports Canada veillaient à la destinée de Dorval et de Mirabel. Robert Hornblower, du département de génie des transports et de la gestion de la capacité d'ADM, insiste sur la symbiose existant entre l'environnement socio-économique et les aéroports. «Le milieu

aéroportuaire est certes soumis aux forces économiques, mais il génère à son tour une activité propre.»

Un aéroport, c'est bien plus que des transporteurs aériens. Ce sont aussi des compagnies spécialisées en fabrication et en entretien d'aéronefs, en nettoyage d'avions, en courtoisie, en services de cuisine pour les transporteurs, en vente de carburant. S'ajoutent à cela Agriculture Canada, la Gendarmerie royale, la Société canadienne des postes, sans compter les boutiques et les services offerts comme les taxis, les limousines, la location de voitures. Enfin, le tourisme y gagne aussi. Selon l'étude de 1989, les utilisateurs des aéroports dépensaient pour 365,4 millions\$ en hôtels, nourriture et autres biens.

Pas étonnant donc que Claude Ducharme, directeur général de la Corporation de développement des Laurentides s'oppose à la fermeture de Mirabel. «General Motors, de Boisbriand engage environ 3000 personnes. L'aéroport de Mirabel en emploie le double et 68% de ces employés résident dans la région.»

La présence d'un aéroport crée selon M. Ducharme un effet d'entraînement salutaire pour la région où il est situé. «En Amérique du Nord, les industries, les multinationales, se localisent près des aéroports. Ici, à Mirabel, il existe de nombreux terrains industriels au potentiel de développement très intéressant», rappelle-t-il.

M. Ducharme écarte la possibilité que Mirabel devienne un aéroport de cargo, soulignant qu'à l'heure actuelle, 80% des marchandises voyagent dans les avions de passagers. Jacques Roy, professeur à l'UQAM abonde dans le même sens. «On a déjà beaucoup de difficulté à concurrencer New York dont la capacité de transport de marchandises est tellement plus grande», explique-t-il.

Mais la plus grande préoccupation demeure Toronto, devenue au fil des ans la plaque tournante canadienne, rôle jadis assumé par Dorval et dont on se souvient avec nostalgie. M. Roy ne croit pas que Montréal puisse espérer regagner un tel statut.

Même en consolidant tous les vols à un même aéroport, il est impossible de renverser la vapeur et de revenir aux années 70 alors que Montréal jouissait d'une situation artificielle, étant la porte d'entrée obligée des transporteurs aériens», dit-il. «Cette restriction maintenant levée, les transporteurs préfèrent Toronto, qui sert de porte d'entrée et qui est un emplacement privilégié pour les vols transcontinentaux.»

Certes, si l'on additionne simplement les passagers des deux aéroports, on constate qu'ils tiendraient tous facilement dans le seul aéroport de Dorval. Ceci relève d'un calcul simpliste, qui néglige quelques détails: d'une part, les installations distinctes que nécessitent les vols intérieurs et les vols internationaux et

d'autre part le facteur bruit qui incommode les résidents et peut à la limite faire fluctuer la valeur des maisons. Aux dires de M. Ducharme, les citoyens des villes situées dans le couloir aérien supporteraient mal une augmentation du nombre de vols.

De son côté, François Leroux, des H.E.C., croit que l'on a tendance à exagérer l'impact d'un accroissement des transits. «Les gens qui considèrent que la fermeture d'un aéroport augmenterait le transit ont sans doute raison, mais en termes économiques, les conséquences seraient moins importantes que ce que l'on avance actuellement», estime-t-il.

Au seul plan touristique, le voyageur en transit ne présente rien d'intéressant. Là où il le devient, c'est quand on arrive à le convaincre, par le biais de nuits gratuites comme cela se fait en Europe, d'atterrir dans une ville plutôt qu'une autre et d'y demeurer un jour ou deux. Pireilles offrent nécessairement une étroite collaboration entre compagnies aériennes et agents touristiques, un réflexe qui n'est pas encore solidement acquis à Montréal.

En attendant qu'une décision se prenne sur l'avenir des deux aéroports, la prudence affichée fait la joie d'au moins une catégorie de travailleurs, celle des professeurs d'université et autres chercheurs à qui l'on demande études après études. Une véritable manne.

L'aviation vole-t-elle vers un ciel plus bleu?

Les transporteurs canadiens se butent à une concurrence très forte

HÉLENE BOYER

Jamais l'avenir des deux plus gros transporteurs canadiens, Air Canada et Canadien, n'est apparu aussi incertain. Moultes décisions devront être prises dans les prochains mois pour corriger une situation financière corsée. Mais, mondialisation oblige, leur évolution sera aussi liée à ce qui se passe à l'extérieur des frontières canadiennes, selon Roger Roy, directeur du service de l'analyse de l'industrie à l'Office national du transport (ONT).

L'aviation civile internationale fait face à des problèmes qui, jumelés à la situation économique, auront un impact déterminant sur le futur portrait de l'industrie canadienne. La congestion de quelques aéroports importants en Europe aura tendance à limiter le potentiel de croissance de ce secteur. De même, le développement de nouvelles technologies de communications pourrait ralentir considérablement l'expansion du marché. «Avec des technologies comme le télécopieur et la téléconférence, les gens n'auront plus nécessairement l'obligation de se déplacer», croit M. Roy. Selon lui, ces facteurs tendent à démontrer que le marché ne connaîtra pas la croissance rêvée par plusieurs. Par ailleurs, les ententes multilatérales, accords signés entre plusieurs pays et régissant le transport aérien entre les signataires, gagnent en popularité. La plupart des ententes actuelles, dites bilatérales, limitent la croissance de l'industrie par leur caractère plus ou moins restrictif. Roger Roy est d'avis que les ententes multilatérales pourraient amener davantage d'activités et contribuer ainsi à la croissance.

Au Canada, le chiffre d'affaires des compagnies aériennes tourne autour de 8 milliards\$ par année. Le marché des vols réguliers représente à lui seul 6,5 milliards. Quant aux vols nolisés, ils s'accroissent de la tranche restante, soit 1,5 milliards. Même si les deux grands transporteurs nationaux demeurent beaucoup plus actifs dans les vols réguliers, leurs filiales respectives, Vacances Air Canada et Vacances Canadien, offrent des services d'affrètement. Les transporteurs nationaux se butent à une concurrence très forte dans le ciel canadien. Outre Canadien et Air Canada, une quarantaine d'entreprises aériennes étrangères se disputent le marché des vols internationaux au Canada.

Si la politique canadienne de dérégulation a ouvert la voie à un accroissement de la concurrence, elle a aussi contribué à relancer une guerre de tarifs sans merci entre les transporteurs aériens. Tant et si bien qu'aujourd'hui 70% des voyageurs utilisant les services réguliers se déplacent en bénéficiant de tarifs réduits. La tarification actuelle ne reflète aucunement la structure de coûts des entreprises. Elle demeure plutôt le reflet d'une stratégie qui vise à limiter la perte de plusieurs points au chapitre des parts de marché, entraînant, du même coup, une faible performance financière. L'an dernier, Air Canada et Canadien ont essuyé des pertes totalisant près de 1 milliard\$. Les résultats du premier trimestre de 1993 ne semblent pas de bonne augure. PWA, société-mère de Canadien, annonçait des pertes

de 107,1 millions alors qu'Air Canada perdait près 300 millions.

Si Air Canada n'a pas amorcé de restructuration financière en profondeur, la société s'est montrée passablement active en signant plusieurs ententes. L'automne dernier, Air Canada s'associait coup sur coup avec United Airlines et Air France. Puis, le premier transporteur au pays et Air partners L.P., société formée par un groupe d'investisseurs américains; annonçait un investissement commun de 450 millions dans une entreprise américaine, Continental Airlines. Ronald White, chef des communications commerciales chez Air Canada, soutient que l'association porte déjà fruit. «Nous effectuons une partie de l'entretien des avions de Continental à Montréal. Et nous avons rappelé une centaine d'employés pour trois mois.» Ces derniers faisaient parti du contingent des quelques 1500 travailleurs mis à pied à l'automne dernier. Quant à l'entente signée avec Air France, auparavant associée avec Canadien, elle pourrait éventuellement comprendre la gestion au sol des vols de la société française et un partage des programmes offerts pour grands voyageurs.

Pour sa part, Canadien terminerait sa restructuration financière avec cette entente signée entre PWA et American Airlines. L'entente comporte essentiellement une injection de 246 millions d'American Airlines (AMR) et l'obtention de 25% des actions votantes de Canadien. En contrepartie Canadien s'engageait à adopter le système de réservation Sabre, propriété d'AMR. Pour ce faire, Canadien devra laisser tomber le réseau Gemini, appartenant à Air Canada, Canadien et Covia (propriété de United Airlines). Outre l'aval de l'ONT, la sortie de Canadien du réseau Gemini et la participation des employés au plan de redressement, une autre condition demeure essentielle pour que l'entente voit le jour: les créanciers du transporteur devront accepter la restructuration financière présentée par Canadien. Pour le moment, les créanciers ne se sont pas encore prononcés sur la question.

La seule certitude pour Canadien: l'investissement de 200 millions\$ consenti par les employés. L'investissement s'échelonne sur les trois prochaines années se traduisant dès cette année par une baisse de 20% du salaire des cadres supérieurs, 12% pour les cadres intermédiaires, 10% pour les employés au sol et 5% pour les employés de bureau. L'entente entre AMR et PWA permettrait à Canadien «d'exploiter toutes ses liaisons à un coût de 30% inférieur à celui d'Air Canada et placerait l'entreprise au même niveau que les compagnies aériennes américaines», d'expliquer la porte-parole de Canadien, Mme Béatrice Peper. Contestée par Air Canada, l'association entre Canadien et American Airlines pourrait bien entrer en vigueur seulement après l'épuisement de toutes les mesures d'appels, soit en décembre 93.

Malgré toutes les actions entreprises pour rétablir leur situation financière, les deux grands transporteurs devront aussi se pencher sur le problème de la surcapacité. Les experts croient que la surcapacité actuelle de 20% coûtera cher.

Paver la voie à l'automobile

La CAA déplore l'état des routes et le prix que paient les automobilistes

Au Canada, 90% des déplacements de voyageurs se font en automobile même si seulement 32% des routes sont pavées et que près de 40% du réseau routier ne répond pas aux normes minimales fixées par le ministère des Transports.

C'est du moins ce qu'affirme, entre autres, dans l'un de ses récents mémoires à la Commission royale d'enquête sur le transport des voyageurs au Canada, l'Association canadienne des automobilistes (CAA).

Selon cet organisme, alors que les accidents mortels ont diminué sur nos routes régulièrement depuis dix ans, le nombre de véhicules immatriculés ainsi que le nombre de conducteurs sont annuellement à la hausse.

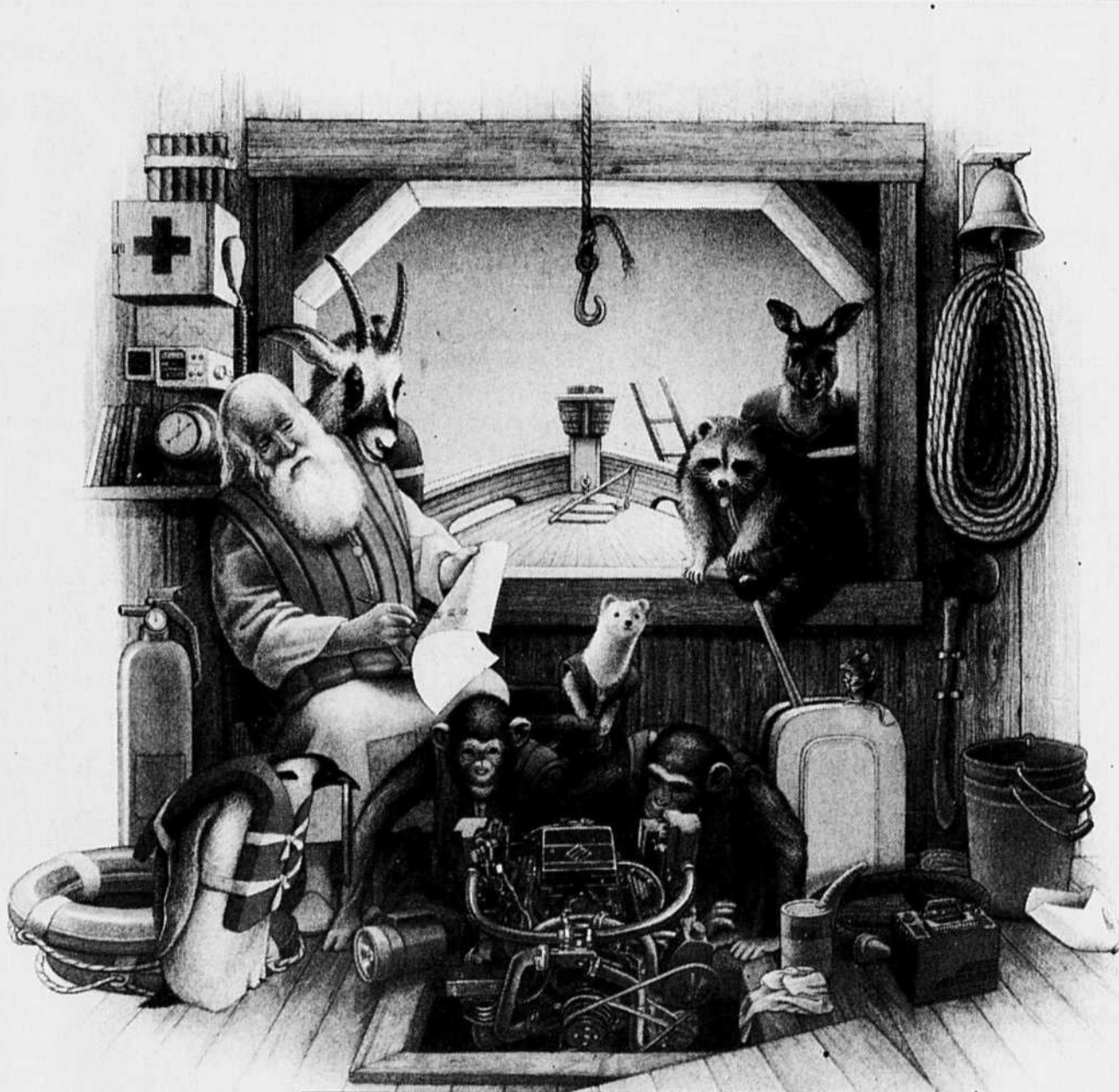
Or la CAA estime que les voyageurs paient 91% des coûts du transport par automobile, incluant l'achat et l'entretien des véhicules, alors qu'ils ne défraient que 25% des coûts du rail, 59% des coûts de traversiers et 83% des coûts d'avion. Pour l'autobus, les voyageurs, également usagers de la route, paient 96% des coûts. Bref, l'organisme, fondé en 1913 pour promouvoir l'amélioration des routes, plaide désespérément pour que le mode de transport routier soit davantage subventionné étant donné le coût des taxes sur le carburant, quatre milliards\$ par année; défrayé par les automobilistes.

Devant le solide argument de l'environnement, notamment la qualité de l'air, la CAA estime que l'heure est aux carburants de remplacement comme par exemple le gaz naturel, l'électricité, le propane, le méthanol et l'éthanol.

«Actuellement, peut-on lire dans le document de l'Association, les principaux obstacles à l'utilisation des carburants de remplacement pour le consommateur moyen sont la disponibilité et l'accessibilité de ces carburants ainsi que des mécaniciens et pompistes capables de faire les remplissages et les réparations des véhicules alimentés par ces carburants.»

Quant à une politique nationale sur les routes telle que recommandée par la CAA, cette dernière fait valoir qu'elle aurait plus de dix milliards\$ de retombées économiques, qu'elle éviterait 160 accidents mortels par année, qu'elle permettrait une économie de 16 millions d'heures-personnes et donnerait un meilleur accès au marché à l'industrie canadienne.

«Notre communauté entière est construite en fonction des routes, a dit Michael McNeil, président de la CAA en 1990 à la Commission royale. Il est ironique que le gouvernement fédéral ait des politiques servant à coordonner tous les moyens de transports et tous les types d'infrastructures à l'exception des routes, ces artères dont nous sommes fortement dépendants.»



Le navigateur prévoyant sait qu'un bateau requiert plus qu'une simple couche de cire avant d'être mis à l'eau. Avant d'appareiller, n'oubliez pas d'inspecter attentivement votre bateau à l'aide de la Liste de points à vérifier fournie par la Garde côtière canadienne qui recommande, entre autres, la vérification de l'état de la batterie, de la réserve d'essence et de l'équipement de sauvetage. Un simple bris mécanique pourrait tourner à la catastrophe:

APPAREILLEZ SAGEMENT: VÉRIFIEZ TOUT.

Alors, prévenez l'imprévisible. Préparez votre embarcation. Assurez-vous d'avoir à bord l'équipement de sauvetage néces-

saire et sachez vous en servir convenablement. Grâce aux précieux conseils de la Garde côtière, vous pourrez naviguer en toute sécurité. Obtenez gratuitement une copie de la Liste de points à vérifier en composant le numéro sans frais de la Sécurité nautique, le 1 800 267-6687. Vérifiez tout, car naviguer, c'est prévoir... même l'agrément!

SEMAINE DE LA SÉCURITÉ NAUTIQUE : DU 6 AU 12 JUIN 1993



Garde côtière canadienne Canadian Coast Guard

Canada

LE TRANSPORT

L'aviation a horreur du vide

La mort de Nationair redonne des ailes aux charters

HÉLENE BOYER

La disparition de Nationair a eu un effet immédiat sur les autres transporteurs évoluant dans le marché du vol nolisé. Air Transat en a profité pour hausser sa part de marché de 22% à 33% selon les estimations de la compagnie et Royal, sous la gouverne de son président fondateur Michel Leblanc, a pu offrir de nouvelles liaisons vers l'Europe et les Caraïbes.

Le marché se stabilisant tranquillement, les consommateurs devront s'attendre à payer entre 5% et 10% de plus pour leurs titres de transport.

La concurrence devenant moins serrée entre les transporteurs nolisés, la guerre des tarifs pourrait s'atténuer. C'est ce qu'affirme le pdg d'Air Transat, M. François Legault, en expliquant qu'une augmentation de \$20 sur un forfait de \$600 ne représente pas beaucoup pour le consommateur, mais signifie 20 millions\$ de profit additionnel pour le transporteur. M. Legault rappelle que les voyageurs n'ont jamais refusé de payer la surcharge de \$40 du carburant imposée sur chaque titre de transport au moment de la guerre du Golfe.

«Le marché est en train de s'assainir, prétend François Legault. Nous sommes confiants que notre rentabilité augmentera de cet été.» Et pourquoi un tel optimisme? Le départ de Nationair s'est traduit par une diminution de la capacité totale et, selon M. Legault, cette situation permettra de diminuer les pressions pour une baisse des prix de même que pour les ventes de dernières minutes. Air Transat déclarait en 92 un léger profit de 1,3 millions. Cette année,

Spécialistes des destinations-soleil, l'hiver et des liaisons vers l'Europe durant la période estivale, certains transporteurs nolisés relèquent de plus en plus le marché des vols intérieurs. Selon les derniers chiffres de Statistiques Canada, 25% des vols internationaux au départ du Canada sont assurés par des compagnies aériennes spécialistes du vol nolisé. Quant aux liaisons intérieures, 98% d'entre elles se font par le biais d'une compagnie de vol régulier. Même si ce marché représente la chasse-gardée des transporteurs réguliers, Royal a osé tenter une percée de ce côté. «Je crois que nous avons remplacé des compagnies étrangères,

d'expliquer Michel Leblanc, président de la direction de Royal. A Toronto, nous avons pris la place d'un transporteur mexicain alors qu'à Montréal, nous avons remplacé une entreprise américaine.»

Royal, qui inaugurerait ses opérations en avril 93, compte desservir Paris, Londres et Rome dès le 19 juin prochain.

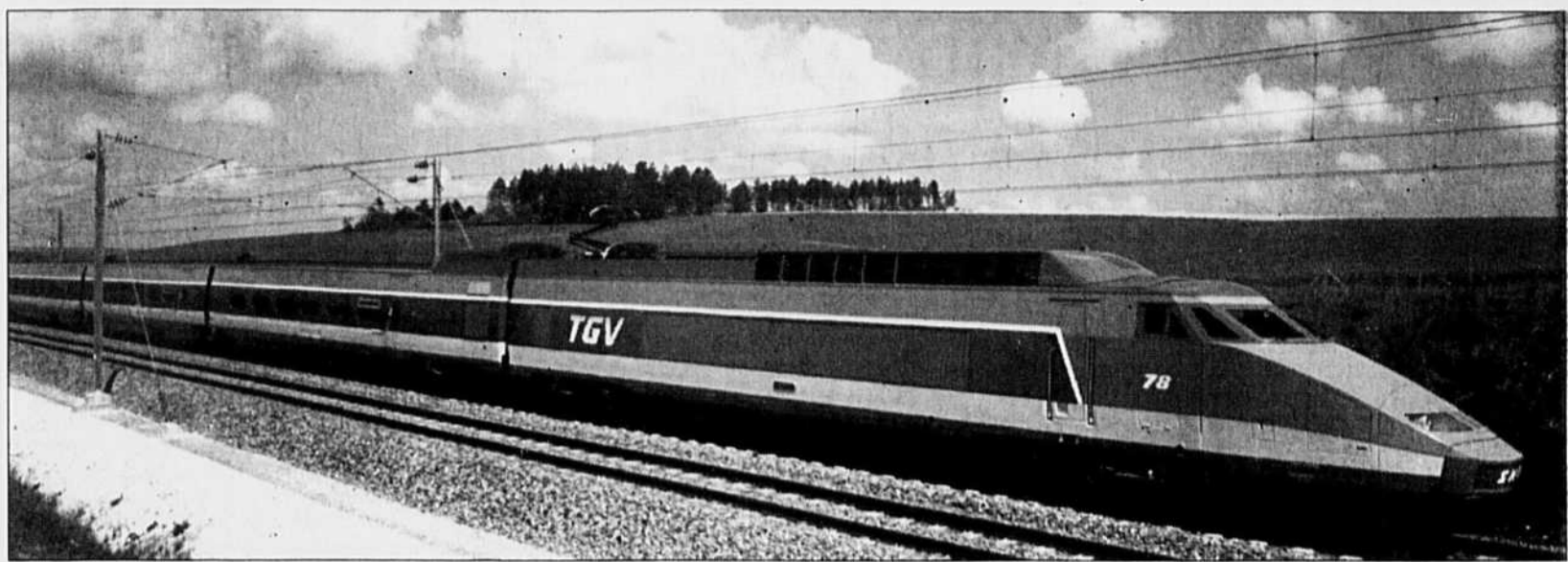
«Par ailleurs, l'entente commerciale conclue récemment entre Royal et le grossiste en voyages Nouvelles Frontières permettrait au nouveau des transporteurs nolisés d'augmenter ses revenus de \$20 millions en 1993.

Si Royal n'accapare qu'environ 6% des parts de marché se placent loin derrière le peloton de tête, l'entreprise tentera de déjouer les plus sombres pronostics. Michel Leblanc croit d'ailleurs que les transporteurs nolisés sortiront gagnants des bouleversements dans le transport aérien. «Avec une structure de coûts nettement avantageuse et en meilleure santé que les transporteurs réguliers, nous pourrions tirer notre épingle du jeu, dit-il. Il est évident que les transporteurs réguliers devront nous faire de l'espace». Air Canada ne semble pourtant pas prêt à se retirer du marché des vols nolisés.

Ronald White, porte-parole de l'entreprise, précise même que l'importance grandissante du vol nolisé pour les destinations intérieures constitue un argument de taille pour demeurer présent dans le marché. En 91, Vacances Air Canada, filiale d'Air Canada, rapportait 247 millions\$ sur les 3,5 milliards de chiffre d'affaires.

Si Air Transat et Canada 3000 dominent actuellement le secteur du vol nolisé au Canada avec respectivement 33% et 20%, Canadien et Air Canada les talonnent de près. En effet, les deux grands transporteurs maintiennent des parts de marché oscillant autour de 16% depuis les quatre dernières années.

Les transporteurs nolisés québécois restent confiants face à l'avenir. Selon eux, les tumultes de l'aviation civile et ses répercussions sur les grands transporteurs serviront leur cause. D'aucuns croient même que les compagnies dites régulières devront se rabattre dans leur spécialité, soit les voyages d'affaires, laissant le marché du loisir aux «charters», plus élastiques aux humeurs saisonnières de la clientèle.



Le TGV français de GEC-Alsthom dont Bombardier détient les droits de commercialisation pour l'Amérique du Nord.

Sommes-nous en train de manquer le train?
Pour être rentable, le TGV canadien devrait rouler à plus de 300 km/h

SYLVIE LOUIS

Aujourd'hui, l'Express de Via Rail Toronto en 3h59. D'ici quelques années, vous filerez peut-être à 300 km/h vers la métropole ontarienne à bord d'un train à grande vitesse et atteindrez votre destination en 2h45.. et peut-être moins!

«La technologie du TGV est en pleine évolution et on est loin de connaître ses performances», dit Pierre Mac Donald, ancien ministre et responsable du dossier TGV chez Bombardier. La ligne Paris-Lille inaugure ce mois-ci un TGV dont la vitesse de croisière est de 320 km/h. Ce bolide sur rail a déjà roulé, à titre expérimental, à 515 km/h! Pour Via Rail, la Chambre de commerce de Montréal, le groupe Transport 2000 et bien d'autres, le TGV offre une alternative concurrentielle, fiable et sécuritaire à la congestion des réseaux routiers et des espaces aériens torontois et montréalais.

Malgré les avatars du système ferroviaire actuel et la conjoncture économique difficile, le corridor Québec-Windsor a connu une hausse d'achalandage au cours des dernières années. Ce réseau est celui qui procure à Via Rail le taux le plus important de récupération de dépenses d'exploitation. Sur les 100 millions de déplacements que connaît chaque année le corridor Québec-Windsor, 3,4 millions se font par train. Advenant la circulation d'un train à grande vitesse, ce chiffre serait amené à doubler, voire même à tripler.

Normand Parisien, économiste et directeur général de Transport 2000, se dit préoccupé par l'inertie du ministre de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie du Québec, qui

met davantage d'énergie à sauver les 200 emplois d'une usine d'autobus de Saint-Eustache qu'à défendre le dossier ferroviaire, et en particulier celui du TGV, qui serait susceptible de créer 120 000 emplois.

«Faute d'un projet d'avenir, l'industrie ferroviaire québécoise est vouée à un déclin inexorable», soutient Normand Parisien. Il y a longtemps que le gouvernement n'a plus investi en capital dans le train. Il est temps que ce moyen de transport reprenne sa juste part des investissements publics. Le TGV donnerait à Via Rail une seconde jeunesse et lui permettrait, à l'instar de la SNCF en France, de financer certains trajets régionaux déficitaires.

Dans ce projet, environnement et économie sont alliés. En effet, le train à grande vitesse, surtout en mode électrifié, est le moyen de transport qui occupe le moins de terrain, consomme le moins d'énergie et pollue le moins. Normand Parisien doute cependant de la volonté du gouvernement fédéral de soutenir le projet du train à grande vitesse pour des raisons environnementales. «Le gouvernement, bien qu'il se soit engagé à Rio à réduire sa consommation énergétique, encourage, par son projet Hibernia,

la consommation des énergies non renouvelables.»

Depuis deux mois, le gouvernement américain dit oui à la très grande vitesse sur rail. «Celle-ci s'en vient en Amérique. Laisserons-nous passer le train au Canada?», se demande Pierre Mac Donald.

Les rapports de préféabilité de Via Rail et du groupe de travail Ontario-Québec sont formels: pour être

«Faute d'un projet d'avenir, l'industrie ferroviaire québécoise est vouée à un déclin inexorable», soutient Normand Parisien.

rentable, un train à grande vitesse devrait rouler à plus de 300 km/h. D'après ce critère, seul le modèle du TGV français GEC-Alsthom, dont Bombardier est le détenteur des droits de commercialisation pour l'Amérique du Nord, reste en lice. En effet, son concurrent - le train X-2000 du consortium helvético-suédois Asea Brown Boveri - s'il peut rouler sans grande modification sur le réseau actuel de rails, n'atteint cependant qu'une vitesse de 200 km/h. Roger Paquette, trésorier et vice-président à la planification et aux finances de

Via Rail, déclare que sa société serait la plus heureuse du monde de voir se réaliser le projet de train à grande vitesse. Il reconnaît cependant qu'il serait possible de dépenser moins en améliorant le système actuel, notamment en mettant en circulation des

locomotives plus légères et rapides qui atteindraient 200 km/h.

En effet, le TGV, cette perle de l'économie québéco-ontarienne, coûterait aux alentours de 7,2 milliards\$. Selon Bombardier, le projet pourrait être financé à 70% par le secteur privé et à 30% par le secteur public.

Les gouvernements disposent-ils des fonds nécessaires à ce type d'investissement? «Pour l'instant, il ne semble pas y avoir beaucoup de champions du rail au Canada, et encore moins de champions de la grande vitesse parmi les responsables d'un tel projet», estime Roger Paquette.

Il est dans l'intérêt des gouvernements de rechercher des investissements à effet multiplicateur élevé qui engendrent suffisamment d'activité économique, d'emplois et de revenus fiscaux pour compenser les mises de fond. «Le projet à l'étude satisfait ces paramètres, assure Pierre Mac Donald. Si on me demandait s'il serait rentable pour le Canada et particulièrement pour le Québec et l'Ontario de posséder un train à grande vitesse, ma réponse est oui, sans aucune réserve! Les gouvernements abonderont-ils dans le même sens et le projet se réalisera-t-il? Je l'espère sincèrement, mais, ayant obtenu le mandat politique auparavant, je n'oserais l'affirmer.»

L'avenir nous l'apprendra. Le rapport de la phase I de l'étude de faisabilité des gouvernements du Canada, du Québec et de l'Ontario est attendu à l'automne.

SEMAINE NATIONALE DU TRANSPORT



Message du Ministre des Transports du Québec

À titre de ministre des Transports du Québec, j'aimerais transmettre mes meilleurs voeux de succès aux organisateurs de la Semaine nationale du transport, qui célèbre ses 25 ans cette année.

L'industrie du transport routier, ferroviaire, maritime et aérien fait vivre chaque année des dizaines de milliers de Québécois. Aussi le respect des lois et des règlements entourant ces quatre secteurs d'activités a une importance inégalée sur notre qualité de vie à tous.

Depuis deux ans, des gestes concrets ont permis d'améliorer le bilan routier des camions lourds. Mais ces acquis sont fragiles et nous devons continuer à travailler tous ensemble afin de réduire encore le nombre de victimes sur les routes.

À l'occasion de cette semaine nationale du transport, j'aimerais souligner l'importance du transport maritime dont le tiers du trafic canadien transite par les ports du Québec, le Port de Montréal se classe également bon premier parmi les terminaux à conteneurs au Canada. Son rayonnement s'étend jusqu'au Midwest canadien et américain et aux états du Nord-Est américain. Les ports du Québec profitent d'une position stratégique entre l'Europe et le marché américain. Sans oublier le fleuve St-Laurent qui permet un accès maritime jusqu'au cœur du continent à longueur d'année. Le transport par mer nécessite aussi une grande sécurité en raison des rigueurs de notre climat.

Le chemin de fer est un mode de transport compétitif pour l'acheminement des marchandises lourdes et facilite le transport des marchandises à l'échelle internationale. Le wagon articulé destiné au transport de conteneurs et la remorque bimodale illustrent les plus récentes innovations en matière de transport intermodale terrestre.

En ce qui concerne le cargo aérien, c'est un marché en développement. Sa croissance au Québec est supérieure à celle des autres modes. L'augmentation de l'exportation des produits de haute technologie et de grande valeur explique cette tendance.

Ainsi, ces quatre modes de transport m'amènent à vous parler de l'intermodalité qui est la voie de l'avenir et fait partie de ma vision 2020. Je parlerai de plus en plus d'intermodalité, car il faut préparer nos réseaux de transport pour demain. L'enjeu est de taille: la qualité des routes et l'avenir de l'industrie québécoise du transport sont directement reliés à son développement.

Soyez assurés de mon entière collaboration en tant que ministre des Transports du Québec et de mon soutien dans la recherche de solutions visant à augmenter la sécurité entourant ces quatre modes de transport.

Sam L. Elkas

ministre des Transports du Québec



Le Port de Montréal rapproche les continents

Le Port de Montréal, situé sur le plus court trajet entre l'Europe et le cœur industriel de l'Amérique du Nord, rapproche encore plus clients et fournisseurs des deux continents. En fait, choisir toute autre route équivaldrait simplement à une perte de temps et d'argent.

Le Port de Montréal met le monde à votre portée

Port de Montréal
Port of Montreal

Edifice du port de Montréal • Cité du Havre • Montréal, Québec, Canada • H3C 3R5 • Tél. : (514) 283-8585 • Fax: (514) 283-0829

Avantage
CANADA

• LE TRANSPORT •

La Voie maritime est au pied de la pente raide

ANDRÉ PICHÉ

Quand le navire long de 222 mètres a franchi l'escalier des écluses de la Voie maritime du Saint-Laurent jusqu'aux marches du lac Érié, il a atteint, à 183 mètres, les mêmes hauteurs que le lac des Castors du Mont-Royal. La pente est plus facile à remonter pour ces immenses bâtiments que celle du gouffre dans lequel s'enfonça la Voie maritime. Son administration tente de donner un sérieux coup de barre pour augmenter le trafic dans sa portion Montréal-Lac Ontario. Les manoeuvres se révèlent difficiles pour reprendre la vitesse de croisière d'antan.

Exception faite de 1988 où le trafic annuel a franchi le cap des 40 millions de tonnes, l'achalandage n'a cessé de diminuer depuis les années grand cru, soit de 1976 à 1984, alors que les cargaisons se maintenaient dans les 50 millions de tonnes. À partir de 1990, c'est la chute libre jusqu'aux rendements catastrophiques de 1992. Avec 31,36 millions de tonnes l'an dernier, la Voie maritime remonte à ses premières années d'existence. Ce retour aux sources non désiré impose une opération «second début» pour relancer la voie fluviale qui, discrètement, célèbre son 35^e anniversaire cette année.

Si les Grands Lacs sont souvent re-

présentés comme «le cœur du continent», leur artère principale a besoin d'un sérieux pontage. «Nous développons beaucoup de projets et poursuivons nos efforts pour ramener les activités des armateurs sur le Saint-Laurent, mais il n'y a pas de miracle possible, lance Normand Dodier du bureau de Saint-Lambert. Nous avons toutefois plus de contrôle sur les coûts d'administration que sur les revenus».

Bien-sûr, la récession dans les secteurs de l'automobile et de la construction y est pour beaucoup dans la dérive. Les cargaisons de minerai pour les aciéries des Grands Lacs représentent une des marchandises traditionnelles de la route du Saint-Laurent et des Grands Lacs. L'autre, ce sont les céréales qui accusent une baisse dramatique depuis 1984, année où Ottawa divisait la carte du Canada en deux, à la hauteur de la Passe du Nid de Corbeau. À l'ouest de ce point, le grain des Prairies prenait dorénavant la route des silos de Vancouver par transport ferroviaire subventionné (650MS).

Les cargaisons traditionnelles ont également connu un recul par la perte et l'affaiblissement des clients historiques de la Voie maritime. Pour dire que tradition et histoire ne sont pas nécessairement garantes de l'avenir. Le transport maritime doit main-

tenant rattraper son retard face au repositionnement économique mondial.

En Europe, les subventions à l'agriculture et son corollaire, c'est-à-dire la surproduction de céréales, ont déstabilisé la stratégie canadienne du blé. Les pays de la Communauté économique européenne sont passés de clients à compétiteurs. Aussi, les États de l'Afrique du Nord, naguère acheteurs de grain canadien, transigent maintenant avec ces marchés plus avantageux. La baisse est également imputable à l'arrêt ou le ralentissement des approvisionnements pour la mauvaise débitrice qu'est la Russie. Les résultats du sommet de Vancouver des présidents Clinton et Elstine, ainsi que les crédits alloués à la dernière rencontre du G7 devraient rétablir les livraisons. Reste à savoir quel part prendra la production américaine.

Par dessus-tout, et au-delà des politiques fédérales, l'augmentation de la demande en denrées des pays côtiers du Pacifique (Pacific Rim) affaiblit substantiellement le transport intercontinental lauréatien et donne l'avantage aux installations portuaires de la Côte Ouest. Les ports de la voie navigable ne reçoivent maintenant plus que 40% de la production nationale, comparativement à 60% dans les années 1980.

Mais le danger ne vient pas nécessairement de l'étranger et la Voie maritime du Saint-Laurent ne peut plus se targuer d'être la principale clé d'accès au continent. Sa part du marché s'effrite également au bénéfice des ports de la Côte Est et de la voie navigable du Mississippi. La forte concurrence incite donc à des actions plus imaginatives pour remettre la batellerie sur la bonne voie. La détermination nouvelle de l'administration de miser sur le marché nord-américain doit s'accompagner de mesures dynamiques.

Les autorités multiplient les missions commerciales et les opérations de marketing. Des rapprochements sont également envisagés avec les transporteurs routiers et ferroviaires pour faire valoir chez ces compétiteurs l'intérêt d'une collaboration et de politiques communes. Tout le monde dans le même bateau, quoi!

À babord, à tribord, tous les virages sont possibles. Objectif: regagner le seuil des 40 millions de tonnes par année. Là-dessus, le porte-parole s'affiche optimiste mais prudent «Nous voulons attirer n'importe quel type de nouvelles cargaisons, sans nous imposer de limites. Les façons d'augmenter le chiffre d'affaires demeurent toutefois restreintes».

Les poids lourds attaquent de front

Face au libre-échange à trois la concurrence devient féroce sur les routes

CLAUDE PINEAULT

La vitesse à laquelle on doit s'adapter aux changements de nos jours dépasse les limites du possible. Telle est d'ailleurs la situation à laquelle tente de s'ajuster l'industrie du camionnage, depuis l'entrée en vigueur de nouvelles lois américaines et canadiennes, sans cesse modifiées, régissant le transport. Celle-ci doit principalement faire preuve de dynamisme, d'imagination et d'agressivité pour minimiser les effets dévastateurs de la compétition dans ce secteur, qui exige des modes de gestion différents, des stratégies nouvelles de marketing, de financement et d'investissements, une modernisation continue de l'équipement.

«Avec le Mexique, c'est à petit feu que progressent les pourparlers, dit le président de la compagnie de transport SGT 2000, M. Denis Coderre, ajoutant qu'il reste encore plusieurs points à régler avant de faire ménage à trois, dont les lois, les poids et mesures, des arrangements particuliers et d'autres types de questions reliées à certains pouvoirs».

Des transporteurs s'accordent pour dire que le volume de transport et la qualité du service demeurent des atouts précieux dans le présent contexte du libre-échange et de la mondialisation des marchés quant à la viabilité de l'industrie du camionnage. Ces éléments indissociables semblent, pour bon nombre d'entreprises québécoises, être la clé pour conquérir de nouveaux marchés et pour maintenir, voire accroître, leur vitesse de croisière. En jouant ces cartes maîtresses, l'industrie s'assure, dit-on, non seulement le maintien de la clientèle, mais également une source de revenus essentiels à sa survie.

Sur ce dernier point, la vice-présidente de la compagnie SGT 2000, Mme Suzanne Coderre, déclare que le volume de marchandises transportées, particulièrement le papier qui se révèle très fort par les temps qui courent; permet à l'entreprise de faire des gains et de couvrir, du coup, les frais d'opération. Cependant, s'empresse-t-elle à dire, il importe de garder constamment à l'esprit le critère qualité (rapidité, efficacité, flexibilité du service), sinon l'expéditeur se tournera rapidement vers un autre transporteur susceptible de répondre à ses exigences et de satisfaire ses besoins.

Selon M. Coderre, les expéditeurs bénéficient beaucoup plus des re-



PHOTO JACQUES GRENIER

tombées du libre-échange que les transporteurs, étant exempts des frais de douane. «Pour nous, dit-il, les frais demeurent les mêmes, ne tirant aucun avantage du libre-échange comparativement aux expéditeurs, qui peuvent établir des prix de vente concurrentiels et atteindre plus facilement le seuil de rentabilité».

Dans cette industrie, à l'instar d'autres entreprises, opine le président de SGT 2000, il est de rigueur d'être à la fine pointe de la technologie, à défaut de quoi il est inutile de croire en l'atteinte d'une certaine rentabilité.

En revanche, si certaines entreprises réussissent à bien tirer leur épingle du jeu dans la présente ronde, il y en a d'autres, toutefois, qui tirent de l'aile. C'est le cas de Litbec Transport. De l'avis de son président, M. Frank Lareau, l'industrie du camionnage est en phase terminale; il ne peut voir, dit-il, de quelle façon l'industrie peut se redresser tellement elle est malade.

En 30 années d'expérience dans le transport routier, M. Lareau n'a jamais vécu une crise aussi sévère. «On arrive à peine à se donner un salaire tellement les temps sont durs», admet-il avec une certaine amertume.

«Personne, affirme M. Lareau, ne se respecte en ce milieu plutôt malsain, à commencer par les expédi-

teurs. On assiste, dénonce-t-il, à une concurrence déloyale de la part des différents transporteurs. Nos coûts d'opération atteignent des sommets, du jamais vu, si bien que l'entreprise, dont les revenus proviennent en majorité des États-Unis (80% de sa production y étant exportée), se retrouve les deux mains liées sans aucune marge de manoeuvre pour fonctionner».

C'est ce qui fait, selon lui, qu'il faille poursuivre les activités avec le même équipement, sans le sou pour le moderniser.

Dénonçant les pratiques de courtage dans le transport, qui entraînent une baisse substantielle des prix sur le marché, M. Lareau déclare que celles-ci contribuent grandement à la détérioration de l'industrie. D'où un encouragement à la concurrence déloyale.

Selon le président de Litbec Transport, spécialisée dans la production de litières pour animaux, la déréglementation n'a pas aidé non plus l'industrie du camionnage, puisque n'importe qui maintenant peut obtenir un permis et s'improviser dans ce secteur.

Pour le moment, conclut M. Lareau, l'entreprise n'a d'autre choix que d'investir dans la vente, en développant, entre autres, de nouvelles stratégies de marketing pour attaquer de front la concurrence, qui est sans pitié.

LE GAZ NATUREL :
LE CHOIX AFFAIRES



De plus en plus d'entreprises font le choix affaires et chauffent maintenant au gaz naturel. Propre, efficace, moins cher, le gaz naturel, c'est l'énergie de l'économie.

Faites le choix affaires. Composez le 1-800-567-1313

 Gaz Métropolitain

«Le Réseau CP Rail met le marché nord-américain à la portée de votre main.»

R.J. Ritchie,
Président

Le Réseau CP Rail a créé, grâce à ses investissements, un réseau ferroviaire entièrement intégré et d'envergure nord-américaine, constitué de plus de 30 500 kilomètres de voies. Étendu à la grandeur du pays et jusqu'aux principaux marchés des États-Unis, le réseau procure des solutions économiques et innovatrices en matière de services ferroviaires intermodaux et de distribution, tant au nord qu'au sud de la frontière. Pour obtenir des renseignements supplémentaires, téléphonez au (514) 395-6705 ou au (514) 395-6890.

 Réseau CP Rail

Avis de la Commission des transports du Québec



Commission des transports du Québec

La Commission a regroupé, sous différents rubriques, les avis qu'elle doit donner conformément à la Loi sur le camionnage (L.Q. 1987, c. 97), la Loi sur les transports (L.R.Q. c. T-12) et la Loi sur le transport par taxi (L.R.Q. c. T-11.1) et aux règlements qui en découlent. Ces avis contiennent les natures de demandes introduites à la Commission qui requièrent une publication, les avis que la Commission donne de son propre chef ainsi que les informations qui intéressent les demandeurs ou les titulaires de permis.

Les rubriques sont classées, lorsqu'il y a des avis à donner, comme suit: autobus, location, maritime, taxi, camionnage en vrac, «camionnage local, intra et extra-provincial» et avis divers et information générale.

Toute opposition ou intervention qui peut être faite selon les règles doit être dans le délai indiqué dans la rubrique et signifié au requérant.

Le texte complet d'une demande ou d'un avis peut être consulté à la Commission durant les heures régulières d'ouverture des bureaux.

AUTOBUS

Délai d'opposition ou d'intervention : 10 jours du présent avis

No: M-93-26083-9
AUTOBUS LAPLANTE & FILS INC.
9, Avenue du Parc
Saint-Liboire (Québec) J0H 1R0

DEMANDE DE PERMIS SPECIAL
Transport par abonnement
Territoire: de Saint-Hyacinthe à Sainte-Rosalie (VL et P), Saint-Marcel-de-Richelieu, Granby (CT), Sainte-Cécile-de-Milton, Saint-Dominique, Saint-Damase (VL et P), Saint-Madeleine, Saint-Jean-Baptiste et Rougemont.

Horaires et fréquence: Matin et soir, 6 jours par semaine du lundi au samedi.
Clientèle: Travailleurs et travailleuses agricoles pour faire l'érosage, la cueillette de fruits et légumes pour le compte de la Fédération de l'U.P.A. de Saint-Hyacinthe.
Catégorie de véhicule: 5
Durée: du 1 juin 1993 au 30 novembre 1993.

Délai d'opposition ou d'intervention: 21 jours du présent avis

No: M-93-26142-3
ALBERT BRAULT & FILS INC.
1409, Chemin St-Louis
Beauharnois (Québec) J6N 3B8

DEMANDE DE MODIFICATION DE PERMIS
1-M-000160-001D
Transport notisé

Demande de modifier le permis pour que le territoire se lise comme suit: Beauharnois, St-Louis-de-Gonzague, St-Stanislas-de-Kostka, St-Etienne-de-Beauharnois, Melocheville, Maple Grove.
Durée: 5 ans à partir de la décision.

No: M-93-26158-9
2755-4609 QUÉBEC INC.
1075, rue Talbot
Sherbrooke (Québec) J1G 2P3

SUPPRESSION DE SERVICES
Premièrement

Demande la suppression partielle permanente de services pour la portion Morin-Heights/Lac-des-Plages du permis 1-M-000897-014A. Transport interurbain de Montréal à Lac-des-Plages.

Deuxièmement

Demande la suppression totale permanente du permis 1-M-000897-018A transport interurbain de Montréal à Des Ruisseaux.
Affichage dans les autobus: 20-05-93 au 09-06-93.

No: Q-93-12355-1
TRANSPORT GILBERT LAVOIE LTÉE
81, rue Commerciale
B.P. 613
St-Eugène (Québec)
GOR 1X0
Proc.: Flynn Rivard

DEMANDE DE PERMIS RÉGULIER
Transport notisé

Autorisation: St-Marcel, St-Cyrille-de-Les-sard, St-Eugène, l'Islet, l'Islet-sur-Mer.
Horaires et fréquence: Sur demande
Clientèle: Groupes de personnes exclusivement

Catégorie d'autobus: 2 et 5
Conditions et restrictions: L'utilisation d'autobus de catégorie 2 est restreinte à des véhicules de type scolaire dont le moteur ne fait pas saillie à l'avant.
Durée: 5 ans à compter de la date de la décision.

No: Q-93-12403-9
CIME AVENTURE INC.
200, ch. A. Arsenault
Bonaventure (Québec)
G0C 1E0

DEMANDE DE PERMIS RÉGULIER
Transport par abonnement

Autorisation: De Bonaventure et New Richmond vers Mont-Albert, Mont-Saint-Pierre, Gaspé, Percé, Saint-Éliez, Carleton, Nouvelle, Mont-Joli, New Carlisle, Paspébiac-Ouest, Paspébiac, Hope, Hope Town, Saint-Godefroi, Shigawake, Port-Daniel, Sainte-Germaine-de-l'Anse-aux-Gascons, Newport, Pabos Mills, Chandler, Pabos, Grande-Rivière, Sainte-Thérèse-de-Gaspé, Percé, Mont-Albert, Rivière-Bonjour, New Richmond.

Clientèle: Public en général exerçant des activités communes de canot, kayak, vélo-camping, ski de fond-camping, télémarketing.

Horaires et fréquence: Départ quotidien du: 24 juin au 4 septembre, 2 fois/semaine du 5 septembre au 31 octobre, 2 fois/semaine du 1er mai au 23 juin, 1 fois/semaine: du 1er novembre au 30 avril.

Catégorie d'autobus: 6
Durée: 5 ans.

AUTOBUS

AVIS PROPRIO MOTU

Délai d'opposition ou d'intervention: 10 jours du présent avis

No: M-93-26160-5
COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
505, rue Sherbrooke Est
Montréal (Québec)
H2L 1K2
et l'intimée

LES ENTREPRISES LAMIJAN INC.
1923, Route 101
Rivière-Kipawa (Québec)
J0Z 2K0

RÉVOCATION DE PERMIS
7-M-000883-001A
Révocation du permis 7-M-000883-001A au nom de Les Entreprises Lamijan Inc.

No: M-93-26164-7
COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
505, rue Sherbrooke Est
Montréal (Québec)
H2L 1K2
et l'intimée

GUILBAUT, Robert
(Service de minibus, Tours Estérel Enr.)
75, boul. Fridolin Simard
C.P. 64
Estérel (Québec)
J0T 1E0

RÉVOCATION DE PERMIS
1-M-000863-001A
Révocation du permis numéro 1-M-000863-001A au nom de monsieur Robert Guilbaut (Service de minibus, Tours Estérel Enr.).

No: M-93-26173-8
COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
505, rue Sherbrooke Est
Montréal (Québec)
H2L 1K2
et l'intimée

TOURS SOL-AIR-MER INC.
(Autobus Pontiac)
1141, Chemin Vanier
Aylmer (Québec)
J9H 5E1

RÉVOCATION DE PERMIS
7-M-000826-001A-002A
Révocation des permis numéros 7-M-000826-001A-002A au nom de Tours Sol-Air-Mer Inc. (Autobus Pontiac)

TAXI

Délai d'opposition ou d'intervention: 10 jours du présent avis

No: M-93-26065-6
ABOU-REDA, NAZEM
95, Boul. Deguire, app. 207
Saint-Laurent (Québec) H4N 1N5
Et demandeur-cédant
Amar, David
5660, rue Decelles, app. 310
Outremont (Québec) H3T 1W6

TRANSFERT DE PERMIS
3-M-214249-001A
Dans le territoire de:
Montréal (A-11)

No: M-93-26073-0
JEAN-BAPTISTE, MARIE KETTELIE
4268, 54ième Rue
Montréal (Québec) H1Z 1H1
Et demanderesse-cédante:
2950-9058 Québec Inc.
4589, rue King Edward
Montréal (Québec) H4B 2H6

TRANSFERT DE PERMIS
8-M-215670-013A
Dans le territoire de:
Montréal (A-11)

No: M-93-26074-8
EVELYNE BERNARD & AL.
EN SOCIÉTÉ
(Bernard et Fleurme)
10835, Rome
Montréal-Nord (Québec) H1H 4P3
Et demanderesse-cédante
Bernard, Evelyne
(Evelyn Bernard Enr.)
10835, Rome
Montréal-Nord (Québec) H1H 4P3

TRANSFERT DE PERMIS
4-M-212655-001A
Dans le territoire de:
Montréal (A-11)

No: M-93-26081-3
PRAHALIS, METAXIA MOURELATOS
4254, St-Urbain
Montréal (Québec) H2W 1V5
Et demandeur-cédant
Mourelatos, Panagiotis
4254, St-Urbain
Montréal (Québec) H2W 1V5

TRANSFERT DE PERMIS
2-M-211113-002A
Dans le territoire de:
Montréal (A-11)

No: M-93-26089-6
BEAUDET, MICHEL
28 Sambault
Mercier (Québec) J6R 2C8
Et demandeur-cédant:
Bessette, Maurice P.
325, Scott
Châteauguay (Québec) J6J 4H7

TRANSFERT DE PERMIS
6-M-214352-004A
Dans le territoire de:
Châteauguay (A-26)

No: M-93-26090-4
ABDEL MALEK, NADER
5210, Place Riviera, app. 323
Pierrefonds (Québec) H8Z 2Z6
Et demandeur-cédant:
Ezawahry, Fadlallah
3487, Bernadette
Laval (Québec) H7P 5J3

TRANSFERT DE PERMIS
1-M-203103-004A
Dans le territoire de:
Ouest de Montréal (A-12)

No: M-93-26091-2
DESIRÉ, JACQUELINE
6860, 26ième Avenue, App. 7
Montréal (Québec) H1T 3L2
Et demandeur-cédant:
Asgharnejad, Mansour
1650, Ouest de Maisonneuve, app. 1006
Montréal (Québec) H3P 2P3

TRANSFERT DE PERMIS
2-M-215296-001A
Dans le territoire de:
Montréal (A-11)

No: M-93-26101-9
SAGESSE, RENÉ
5638, Des Narcisses, app. 2
Montréal-Nord (Québec) H1G 2M8
Et demandeur-cédant:
Cantave, Jean-Thomas
11530, Lavallière
Montréal (Québec) H1E 2T3

TRANSFERT DE PERMIS
4-M-210519-001A
Dans le territoire de:
Montréal (A-11)

No: M-93-26103-5
BITAR, JOSEPH
135, Boul. Deguire, app. 810
St-Laurent (Québec) H4N 1N8
Et demandeur-cédant:
Bitar, Georges Elhan
135, Boul. Deguire, app. 810
St-Laurent (Québec) H4N 1N8

TRANSFERT DE PERMIS
2-M-215379-001A
Dans le territoire de:
Montréal (A-11)

No: M-93-26104-3
AISSA, ABDELGHANI
5980, Boul. Payer
St-Hubert (Québec) J3Y 5Y8
Et demanderesse-cédante:
Osborne Garage Inc.
9179, rue St-Laurent
Montréal (Québec) H2N 1N2

TRANSFERT DE PERMIS
6-M-203439-026A
Dans le territoire de:
Montréal (A-11)

No: M-93-26105-0
HEYDARI HAGHSHENAS, ZARI
25, Glengary, app. 216
Montréal (Québec) H3R 2L2
Et demandeur-cédant:
Ahmadi, Ali Akbar
8495, L'Acadie, app. 814
Montréal (Québec) H3N 2W6

TRANSFERT DE PERMIS
8-M-215142-002A
Dans le territoire de:
Montréal (A-11)

No: M-93-26146-4
DANY KALAANY ET AL. EN SOCIÉTÉ
(D.E.J. Taxi)
5400, De Salaberry, app. 301
Montréal (Québec) H4J 1J6
Et demanderesse-cédante:
2956-2808 Québec Inc.
511, rue Abellard, app. 201
Verdun (Québec) H3E 1B6

TRANSFERT DE PERMIS
8-M-209756-003A
Dans le territoire de:
Ouest de Montréal (A-12)

No: M-93-26151-4
LAPLANTE, DENIS
1041, 5ième Avenue
Verdun (Québec) H4G 2Z5
Et demandeur-cédant:
Boudreau, Pierre

3771, Ethel
Verdun (Québec) H4G 1S2
Proc.: Me Robert Beaulieu, notaire

TRANSFERT DE PERMIS
4-M-204363-001A
Dans le territoire de:
Montréal (A-11)

No: M-93-26153-0
CHEDID, ELIAS
262, Vigny
St-Laurent (Québec) H4N 1A3
Et demandeur-cédant:
Horne, Léonard
4850, rue Mackenzie
Montréal (Québec) H3W 1B3

TRANSFERT DE PERMIS
9-M-204699-014A
Dans le territoire de:
Ouest de Montréal (A-12)

No: M-93-26163-9
MARCIL, JACQUES
157, Hillside
Otterburn Park (Québec) J3H 1X7
Et demandeur-cédant:
Robert, Claude
840, Montée Sainte-Julie
Sainte-Julie (Québec) J3E 1W9

TRANSFERT DE PERMIS
2-M-213721-001A
Dans le territoire de:
Beloeil (A-23)

No: Q-93-12303-1
DEFOY, GASTON
2, rue des Pères
Beauport (Québec)
G1E 4M9
Et demandeur-cédant:
Caron, Paul-Henri
(Paul-Henri Caron Enr.)
1175, Chamoux, app. 52
Charlesbourg (Québec)
G1H 1E5
Proc.: Gingras, Vaillancourt, Simard,
Baillargeon

TRANSFERT DE PERMIS
Q-201239-002A
Dans le territoire de l'agglomération de
Québec (A-36)

No: Q-93-12324-7
DUFORT, JACQUES
583, rue Bureau, app. 3
Trois-Rivières (Québec)
G9A 2N2
Et demandeur-cédant:
S.L.I.M. Automobiles Inc.
54, rue St-Emile
Cap-de-la-Madeleine (Québec)
G8T 7P6

TRANSFERT DE PERMIS
2-Q-205382-001A
Dans le territoire de l'agglomération de
Trois-Rivières (A-40)

No: Q-93-12388-2
MERCIER, MICHEL
771, rue Godbout
Trois-Rivières (Québec)
G9A 3G6
Et demandeur-cédant:
FOURNIER, LEO
2605, rue Lajoie
Trois-Rivières (Québec)
G8Z 3G4

TRANSFERT DE PERMIS
5-Q-200,547-001A
Dans le territoire de l'agglomération de
Trois-Rivières (A-40)

No: Q-93-12390-8
SAVARD, ROCH
138, de la Fraternité
Beauport (Québec)
G1C 3C1
Et demandeur-cédant:
AUBIN, ALAIN
705, Hoggar
Beauport (Québec)
G1B 3E3
Proc.: Me Alain Facneau, notaire

TRANSFERT DE PERMIS
2-Q-205,366-001A
Dans le territoire de l'agglomération de
Québec (A-36)

No: Q-93-12391-6
ANCITL, RICHARD
612, Place de Gironde
Charlesbourg (Québec)
G1G 3H3
Et demandeur-cédant:
FOURNIER, CHANTAL
102, rue Gléne
Beauport (Québec)
G1B 3G2
Proc.: Me Jacques Couillard, notaire

TRANSFERT DE PERMIS
7-Q-204,851-002A
Dans le territoire de l'agglomération de
Charlesbourg (A-25)

No: Q-93-12396-5
BOURASSA, RÉAL
5360, rue J.H. Fortier
Trois-Rivières (Québec)
G8Y 4Z4
Et demandeur-cédant:
BOURASSA, CLAUDETTE
582, Hertel
Trois-Rivières (Québec)
G8Y 4Z4

TRANSFERT DE PERMIS
5-Q-204,663-001A
Dans le territoire de l'agglomération de
Trois-Rivières (A-40)

No: Q-93-12398-1
LEVESQUE, COLOMBE
5265, 2ème Avenue Ouest
Charlesbourg (Québec) G1H 6L5
Et demandeur-cédant:
GAGNE, MARC
394, des Bouleaux Ouest, App. 3
Québec (Québec)
G1L 1M3
Proc.: Me Jacques Couillard, notaire

TRANSFERT DE PERMIS
2-Q-203,874-001A
Dans le territoire de l'agglomération de
Québec (A-36)

Délai d'opposition ou d'intervention:
21 jours du présent avis

No: M-93-26077-1
BAILLARGEON, WILFRID
(Wi.Gi. Taxi Enr.)
1900 Chemin de la Marina
Weedon (Québec) J0B 3J0

DEMANDE DE PERMIS
Pour les municipalités de:
Fontainebleau
Saint-Gérard
Weedon Centre
Weedon

No: M-93-26095-3
ROBICHAUD, CLAUDE
(A.B. Limousine Enr.)
1042, Barre
St-Laurent (Québec) H4L 4M1

DEMANDE DE PERMIS
De limousine de grand luxe pour tout le
territoire du Québec

No: M-93-26108-4
MALONEY, JEAN
(Limousine Aristocrate)
6392, Boul. Lacordaire
Montréal (Québec) H1T 3Z7

DEMANDE DE PERMIS
Pour une limousine de grand luxe, pour
tout le territoire du Québec.

No: Q-93-12305-6
VAILLANCOURT, DENIS
739, Gérard Morisset
Québec (Québec)
G1S 4V6

DEMANDE DE PERMIS RÉGULIER
Dans le territoire de la région de SAINT-EMILE (202002-RG) formée des municipalités suivantes:
Saint-Émile (20170-SD)
Lac-Saint-Charles (20510-SD)

No: Q-93-12389-0
BOISSONNEAULT, RENÉ
45, St-Joseph Ouest
Québec (Québec)
G1K 1W8

DEMANDE DE PERMIS RÉGULIER
Dans le territoire 238501-RG St-Pierre formée des municipalités suivantes: St-François 16200-P, St-Jean 16300-P, Ste-Famille 16400-P, St-Pierre 16500-P, St-Laurent 16600-P et Ste-Pétronille 16700-VL.

No: Q-93-12395-7
BLONDEAU, RÉAL
(Service de Limousine 100 Limites)
1364, Boudreau
Lac St-Charles (Québec)
G0A 2H0

DEMANDE DE PERMIS

Transport spécialisé par limousine de Grand Luxe
Dans le territoire de la province de Québec

TAXI

AVIS PROPRIO MOTU

Délai d'opposition ou d'intervention:
10 jours du présent avis

No: M-93-26155-5
COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
505, rue Sherbrooke Est
Montréal (Québec)
H2L 1K2
et l'intimée

DUMOULIN, Roger
(Taxi Dumoulin Enr.)
5, 10e Avenue
C.P. 127
Saint-Hippolyte (Québec)
J0R 1P0

RÉVOCATION DE PERMIS
6-M-207869-003A
Révocation du permis numéro 6-M-207869-003A au nom de Roger Dumoulin (Taxi Dumoulin Enr.).

No: M-93-26162-1
COMMISSION DES TRANSPORTS DU QUÉBEC
505, rue Sherbrooke Est
Montréal (Québec)
H2L 1K2
et l'intimée

AMBULAIR CANADA INC.
10225, Ryan
Dorval (Québec)
H9P 1A2

RÉVOCATION DE PERMIS
9-M-215695-003A-004A
Révocation des permis numéros 9-M-215695-003A-004A au nom de Ambulair Canada Inc.

CAMIONNAGE EN VRAC

Délai d'opposition ou d'intervention:
10 jours du présent avis

No: M-93-26048-2
BREAU, JEAN-ÉLIE
3720 Rang de la Rivière
St-Félix-de-Valois
QC, J0K 2M0
Et demandeur-cédant:
BEAULIEU, ROMA
60 Latur
Saint-Ambrose-de-Kildare
QC, J0K 1C0

TRANSFERT DE PERMIS
6-M-512581-001A
Territoire: Région 06
Matières autorisées: Toutes

No: M-93-26054-0
BASTIEN, Denis
5789, Bas St-François
Laval (Québec) H7E 4P2
Et demandeur-cédant:
2848-1513 QUÉBEC INC.
(Transport Jacques Thomas)
390, De Guyenne
Laval (Québec) H7N 4E3

TRANSFERT DE PERMIS
5-M-513830-002A
Territoire: Région 10
Matières autorisées: Toutes

No: M-93-26063-1
2962-9367 QUÉBEC INC.
283, Route Du Canton
Chatham (Québec) J0V 2A0
Et demanderesse-cédante:
WHISSELL INC.
70, Route Du Canton
Lachute (Québec) J8H 3P8

TRANSFERT DE PERMIS
2-M-501380-001A
Territoires: Région 06
Matières autorisées: Toutes

No: M-93-26064-9
3088-6436 QUÉBEC INC.
580, Pointe du Jour Sud
L'Assomption (Québec) J0K 1G0
Et demandeur-cédant:
GOURGUES, Simon
16, du Rosaire
L'Épiphanie (Québec) J0K 1J0

TRANSFERT DE PERMIS
3-M-514051-001A
Territoire: Région 06
Matières autorisées: Toutes

No: M-93-26067-2
CHARBONNEAU VIDEUR DE FOSSES-SEPTIQUES INC.
6180, Boul. Laurier
La Plaine, QC, J0N 1B0
Et demanderesse-cédante:
TRANSPORT DENIS CHARBONNEAU INC.
19, Francine
La Plaine, QC, J0N 1B0

TRANSFERT DE PERMIS
4-M-513078-001A
Territoire: Région 06
Matières autorisées: Toutes

No: M-93-26068-0
BOUDRIAS, Jean-Pierre
(Jean-Pierre Boudrias Transport Enr.)
183, rang St-Jean
Saint-Patrice-de-Sherrington
(Québec) J0L 2N0
Et demandeur-cédant:
REMY, Jean-Maurice
(J.M. Remy Enr.)
575, Belva
Mont-Saint-Hilaire (Québec) J3H 4X5

TRANSFERT DE PERMIS
7-M-500809-002A
Territoire: Région 06
Matières autorisées: Toutes

No: M-93-26070-6
BERGEVIN, MICHEL
(MICHEL BERGEVIN ENR.)
31B Reid
Mercier, QC, J6R 1S7
Et demandeur-cédant:
DEMERIS, SYLVAIN
190, Boulevard VII
St-Philippe-de-Laprairie
QC, J0L 2K0

TRANSFERT DE PERMIS
1-M-510739-001A
Territoire: Région 06
Matières autorisées: Toutes

No: M-93-26071-4
DENIS TESSIER TRANSPORT INC.
1591 A, Terrasse Garnier
Montréal, QC, H2C 1N1
Et demanderesse-cédante:
TESSIER, DENIS
(DENIS TESSIER TRANSPORT INC.)
8240, Hochelaga
Montréal QC, H1L 2L1

TRANSFERT DE PERMIS
2-M-5094-001A
Territoire: Région 10
Matières autorisées: Toutes

No: M-93-26075-5
ST-JACQUES, MICHELE
1581, Montée Pion
Ste-Clotilde, QC, J0L 1W0
Et demanderesse-cédante:
TRANSPORT DATURA INC.
1522, Rang 1
Ste-Clotilde, QC, J0L 1W0

MONTRÉAL ALPHABÉTIQUE

Table of stock market data for Montreal, organized by sector (A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z) and including various indices and company performance metrics.

Avis de la Commission des transports du Québec

Public notice from the Commission des transports du Québec regarding transportation services, including contact information for various regional offices and details on public transport services.

Large advertisement for 'CARRIÈRES & PROFESSIONS' (Careers & Professions) featuring the 'LE DEVOIR' logo and contact information for recruitment services.

TÉL.: 985-3344

ANNONCES CLASSÉES

FAX: 985-3340



RÉSIDENCES DE PRESTIGE



Domaine
À 55 min. de MtL. La résidence principale comprend 5 c.c., 3 s/bains + 2 s/d'eau et 2 foyers. Un séjour de 31 X 25 avec portes françaises donnant sur terrasse. Maisonnette pour invités. Piscine, tennis, écurie et 4 garages. Propriété impeccable. Vendeur motivé.
Danise Duprat, FRI
1-534-3635 ou 1-242-2000
Royal Lepage Courtier



PARIS — 17^{ème}
Près de l'Etoile. Superbe appartement sur l'avenue de Wagram (80 m. car.). Vue exceptionnelle sur l'Arc de Triomphe. Grande luminosité. Angle de rue. Situation géographique remarquable. Peut être vendu meublé.

Paul Thibaud 276-1116 AUDETTE AUDETTE



OUTREMONT

Magnifique duplex en pierre situé près métro, collèges et université, en excellente condition. Possibilité de bureau au sous-sol. Garage double et plusieurs espaces de stationnement à l'extérieur. Magnifique jardin. Peut être revendu séparément. Occasion exceptionnelle pour investisseur ou acheteur désirant l'occuper. Revenus: haut 18 000 \$; bas (potentiel 24 000 \$).

VISITE LIBRE DIMANCHE 14h00 à 17h00
1582 LAJOIE PROPRIÉTAIRE 276-6220



OUTREMONT PRÈS LAURIER

à louer ou à vendre
Nichée au cœur du patrimoine, romantique et chaleureuse propriété centenaire, entièrement rénovée. 17 pièces, 8 stat., coach-house. * 2 résidences meublées ou non, chacune sur 2 niveaux * 4 c.c., patios, garage 1800\$ et 2500\$ * possibilité: condo, bureau.

945-1871 750 000 \$ 276-9632
Christiane Levrot



Centre-ville

Bureau-résidence, 900 Sherbrooke Est, coin St-André (métro Sherbrooke). Cottage victorien 8 1/2 et 4 1/2 entièrement rénové, 2 stationnements. Idéal professionnel occupant.

465 000 \$ (514) 528-9075



Bord de l'eau - Laval des Rapides

Navigable, 12,000 p.c. paysagés avec piscine. 15 minutes du centre-ville de Montréal. Cottage anglais tout briqué, 3,500 p.c. habitables, 12 pièces, dont 4 chambres à coucher. Construction de qualité supérieure de 1988. Une visite vous convaincra. Prix: 495,000 \$.

Myre & Associés. Claudette Myre 437-2222 437-6414



BORD DU LAC DES DEUX-MONTAGNES

Idéal pour propriétaires de bateau
Superbe maison riveraine, garage double, piscine chauffée, plusieurs extras, 7 pièces spacieuses au rez-de-chaussée. Située à Ste-Marthe-sur-le-Lac au limite de la ville de Deux-Montagnes. Evaluation municipale: 362 200 \$. Réduite à 285 000 \$.

VENTE PAR CAISSE POPULAIRE DES JARDINS SAINT-EUSTACHE
Contacteur: Ginette C. Giguère au (514) 473-6875, poste 2118



Repentigny — Bord de l'eau

Rue Deschamps: Bungalow de prestige 10 pièces, décor design 91, cuisine européenne, garage double, piscine chauffée, qual. terrain privé de 33 000 p.c. Avis au navigateurs. 590 000 \$

Gisèle St-André, courtier
Les Courtiers Associés Int-Act Inc
bur: (514) 582-8360 rés: (514) 581-6302

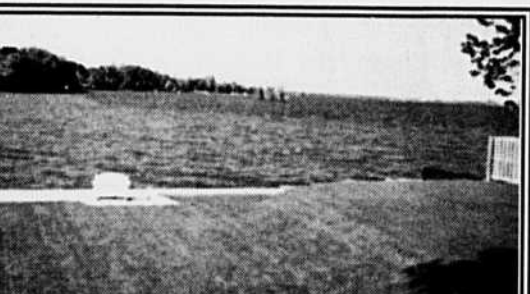
RÉSIDENCES DE PRESTIGE
102, 90\$ LA PARUTION
ANNONCES CLASSÉES
985-3344



LERY — PRESQU'ÎLE ASSELIN

Maison de rêve offrant 13 pièces spacieuses, incluant piscine extérieure, garage double et beaucoup d'autres extra. Terrain d'environ 17 000 pi.ca. sur le bord du lac St-Louis. Pour les amateurs de l'eau! Faut voir! Taxes scol. et mun. 3200 \$. Evaluation mun. 447 400 \$. Prix demandé 375 000 \$.

Bur.: (514) 441-9515 M. Auger Rés.: (514) 762-3359



HEMMINGFORD

Magnifique ferme de 75 arpents à la frontière Canada/E.-U. Résidence de prestige moderne avec 12 chambres. Superbe vue de Montréal. Granges, étag. érablière moderne, atelier. Très bons revenus des opérations de l'érablière, du bois d'œuvre et des droits pour la carrière de pierres naturelles.

325 000 \$ (514) 247-3533



GATINEAU — SECTEUR CÔTE D'AZUR

Résidence très luxueuse, superficie 5 000 pi. ca., terrain de 24 092 pi. ca., garage triple, 4 c.c., 3 1/2 s/bains, piscine chauffée, à 15 minutes de la Capitale Nationale.

MONIQUE JACQUES
LE PERMANENT DE L'OUTAOUAIS
Tél.: (819) 776-3332 — (819) 594-0799

I · N · D · E · X

100 • 199 IMMOBILIER RÉSIDENTIEL
Achat-vente-échange
100 Visites libres
101 Propriétés à vendre
103 Condominiums et co-propriétés
105 Propriétés à louer
115 Exérieurs de Montréal
120 Laurentides
121 Cantons de l'Est
125 Hors-frontières
130 Maisons de campagne
132 Chalets
134 Termes-fermes
135 Terrains
150 Transactions diverses
151 Services immobiliers
Location
160 App. et log. à louer
164 Condominiums à louer
165 Propriétés à louer
175 Maisons de campagne à louer
176 Chalets à louer

200 • 299 IMMOBILIER COMMERCIAL
Achat-vente-échange
201 Propriétés commerciales
203 Propriétés industrielles
205 Espaces commerciaux
210 Commerces à vendre
220 Entrépoint (Vente-location)
230 Gestion immobilière
Location
251 Bureaux à louer
259 Espaces comm. et ind. à louer
275 Locaux à louer

300 • 399 MARCHANDISES
301 Oeuvres d'art
303 Antiquités
313 Ordinateurs
314 Bureautique
315 Téléphonie
318 Mobilier de bureau et acc.

320 Ameublement
335 Bois de foyer
350 Animaux

400 • 499 OFFRES D'EMPLOIS
401 Postes cadre et professionnel
402 Éducation
405 Santé + serv. communautaires
408 Secteur culturel
410 Bureaux
415 Secteur informatique
420 Secteur vente
435 Restaurants et hôtellerie
440 Services domestiques
455 Emplois partiels + saisonniers

500 • 599 PROPOSITIONS D'AFFAIRES ET DE SERVICES
501 Occasions d'affaires
509 Services professionnels
530 Cours
540 Santé
542 Massothérapie
543 Psychothérapie
544 Croissance personnelle
546 Cartomancie, astrologie
550 Voyages
555 Garderie
560 Entretien, rénovation
564 Décoration intérieure
570 Terrassement, paysagistes
575 Déménagement

600 • 699 VEHICULES
675 Bateaux, yachts, voiliers
695 Automobiles

LES ANNONCES CLASSÉES

DU LUNDI AU VENDREDI DE 8H30 À 16H00

Pour placer, modifier ou annuler votre annonce, téléphonez avant 14 h 30 pour l'édition du lendemain.

Téléphone: **985-3344**
Télécopieur: **985-3340**

Pour placer votre annonce par la poste:
C.P. 6033, succ. Place d'Armes
Montréal H2Y 3S6

100 VISITES LIBRES

TROPIQUES NORD VISITE LIBRE DIM. 14H À 16H
SPECTACULAIRE UNITÉ DE COIN
2500 Pi. CA. - 2 + 1 C.C.
Grand salon avec vue sur le centre-ville. Bibliothèque, entrée en marbre, foyer, air clim. sécurité. Près du casino. Certaines unités identiques ont été vendues pour plus de 500 000\$. Doit vendre. Demande 399 000\$.

DIMANCHE 14H À 16H - CODE 173
DAVID WILKES
RE/MAX WESTMOUNT CRTX
933-6781 393-9058

A AHUNTSIC, duplex 2 x 5 1/2, détaché, sous-sol fini, et +++. A visiter au 1860 Struan. 381-7873.

101 PROPRIÉTÉS À VENDRE

Mont-Rolland
Directement du constructeur, maison de prestige, 7 pièces, 3 salles de bain, terrain de 47 600 pieds en montagne. Vendu au prix coûtant. 259 725 \$ (taxes incluses)
(514) 942-4978

AHUNTSIC, professionnel, boul. Gouin, près métro, triplex, bons revenus, grand 9 1/2, libre, bureaux semi-sol, garage, grand jardin. 383-3408, 361-6105.

101 PROPRIÉTÉS À VENDRE

DAVIDSON, 3 étages, 3 x 4 1/2, 2 chambres fermées, bas libre, garage, cour. 596-0714.

DEVANT PARC LAFONTAINE
Victorien, app. 8 pièces, rénové, 1600 pi.ca. 1 éclairé, gr. balcon. 157,000\$. Poss. triplex. 523-2340.

DOMAINE À VENDRE, 65 000 pi.ca. terrain, rés. avec bloubr. double, aménagement paysagé, lac, pont, fontaine, 59 000\$. 227-2856. 1750 182ème rue. St-Georges est.

DORVAL-NORD, cott. dét. neuf, 3 c.c., 2 s/bains, salon cathédrale, près centre comm., 2180 rue Campbell. 695-7159.

GOLF DU BOISÉ, style californien, 2000 équites, possibilité échange. 492-6613. Y. Bonin. Sedena ctr.

ILE DES SOEURS, maison de ville, (coin), 3 chambres. Impeccable! Planchers bois, fenestration panoramique, loft 16 x 6 pi. 762-9459.

LOFT 929 p.c., sur canal Lachine, 5 min. du centre-ville, planchers chêne, salle d'exercice, climatisé. 933-6059.

MONTREAL-NORD, cott. 10 pces, idéal pour centre d'accueil, pisc., foyer, parc, 210 000\$. 955-6821 (ou à louer).

MONTREAL-NORD, cottage en brique 99 900\$. 329-5092.

MONTREAL-NORD, cottage neuf, superbe, 3 c.c., 3 s/bains, b/tourbillon, foyer, sjeu au s/sol. Prêt à habiter. 324-7847.

NOUVEAU-ROSEMONT, grand cottage 1984, sidet., frais peint, ensoleillé, tranquille, 10 pces, 3 s/bains, foyer, nombreux extras, 245,000\$. Faut voir! 254-4281.

OUTREMONT adjacent, grand 6 1/2, 7 1/2, 2 s/bains, s/sol fini, garage double, 329 000\$, à vendre ou louer. 733-5110.

OUTREMONT, Vendrais/échangeais propriété (duplex en pierre) pour maison de campagne ou condo. 270-6676.

PIERREFONDS, unifamiliale, 5 c.c., grand terrain, rue sans issue, impeccable, 154 000\$. 626-4103.

R.D.P., split-level, 4 c. a. c., garage, asp. central, terraco. 60 X 100 pi., paysager, Pavé-Uni, 220 000\$. 648-3225.

ROSEMONT boul.: duplex + bachelor, bureaux si habité, rénové, garage, 2 x 6, terrains, près tous les services, prix sous évaluation mun. Faut vendre! 669-0783.

ST-LAMBERT, maison de ville, adj. parc de verdure, 3 niveaux, 9 pces, 2 s/bains, 2 s/d'eau, foyer, garage, stat. ext. piscine, jardin. Proprio. 152,000\$. 671-6713.

ST-LAMBERT: Parc Victoria, superbe maison, tout rénové, qualité et goût exceptionnel, aires ouvertes, impeccable. 671-7953.

101 PROPRIÉTÉS À VENDRE

STE-ROSE, duplex s/dét., 2 X 5 1/2, bath., 2 gar., rev. 16,500\$, vente 185,000\$. 625-3252.

STE-THÉRÈSE, résidence-bureau, pour professionnel, 8 pièces, garage attenant, 1,200 pi.ca. espace de bureau à l'étage, déjà loué ou pouvant être occupé par acquéreur. Par propriétaire. 430-9666.

SUR UNE ÎLE, Neh Mabin Lodge Estale et Confort Island, à St-Lawrence, à 11 mil de Alexandra Bay. A être vendu par courtier dimanche le 22 juillet à 14h00. Appelez pour plus de détails: 315-423-SELL.

BRZOSTAK'S REAL ESTATE OPTION CIE INC

103 CONDOMINIUMS CO-PROPRIÉTÉS

BEAUGRAND, 4 1/2, garage privé, balcon-terrasse, système d'alarme, 109 500\$ négociable, hyp. 6 1/2%. 354-3709.

BOUCHERVILLE, Un condo, 1400 pi.ca., avec vue sur le parc. 449-6321.

BOUCHERVILLE: NOUVEAU CONCEPT
Maison de ville en condo, cour privée, cabanon, à partir de 109 000\$.
655-9550

C.D.N. - ADJ OUTREMONT: Coprop. r-d-c duplex, 7 pces, 3 cc, avec studio 2 pces au s/sol, s-lavage, 1 stat. jardin avec arbres, électroménagers inclus, près UdeM, 2621 de Soissons. 170,000\$. 738-5106

C.D.N., grand 5 1/2, bon état, clair, calme, jardin. 79 000\$. 733-3062.

103 CONDOMINIUMS CO-PROPRIÉTÉS

VIEUX-QUÉBEC HAUTE-VILLE
À pied Colline Parlementaire, chaleureux condo 5 1/2, foyer, terrasse, 107 500 \$ discutable, horizon, juillet.
MME HARDY (418) 527-0431
Royal Lepage courtier (418) 653-0488

MONT STE-ANNE
Luxueux condo 3 1/2
Juste au bas des pistes Stat. int., balcon, b/tourbillon, foyer. Prix payé \$135 000. A vendre tout meublé pour 597 000.
Daniel (819) 372-7619

♦ appartements
♦ condominiums
♦ maisons de campagne
♦ chalets

À LOUER 50 \$

♦ Annoncez votre location pendant 8 journées consécutives, sur 3 lignes de texte pour seulement 50 \$. 17,60 \$ la ligne supplémentaire.
♦ L'annonce est annulable en tout temps. La facturation s'établit alors en fonction du tarif régulier jusqu'à concurrence du tarif promotionnel.

ANNONCES CLASSÉES
985-3344

LE DEVOIR

CONDOMINIUMS DE LUXE

Près du métro
Air climatisé
1 & 2 chambres

À partir de
97 000\$

Bureau des ventes sur place
Tél.: 344-1049

5555 Côte-des-Neiges

LE SEUL NOUVEAU CONDOMINIUM DANS CÔTE-DES-NEIGES

TÉL.: 985-3344

ANNONCES CLASSÉES

FAX: 985-3340

RÉPERTOIRE des ANTIQUAIRES

GALERIE DE L'HERITAGE
Collection Santa Fe
Meubles Fer forgé
Antiquités Québécoises
440 Boul. De Maisonneuve O.
Montréal, Québec
(514) 499-0069

Avenue du parc Antiquités
• Meubles antiques
• Porcelaine
• Crystal
• Bijoux anciens
• Anciennes montres
• Ventes de succession
• Argenterie
• Certificats cadeaux
5153, Ave du Parc
Tel.: 270-6252 Mt

ANTIQUES HUBERT
3680 St-Laurent
288-3804
ACHETONS VENDONS
• GRAVURES LOUIS ICART
• TABLEAUX
• STATUES - BRONZE - MARBRE
• ARGENTERIE - STERLING
• MEUBLES DE QUALITÉ
• LUSTRES - PLAFONNIERS
• TAPIS ORIENTAUX
• GALLES - DAUM - LALIQUE
• BIJOUX - OR - ARGENT
• MONTRES PATEK PHILIPPE - ROLEX
• SAKROBO - CONSTANTIN
ACHAT - VENTE - ÉVALUATION
SUCCESIONS COMPLÈTES

Antiques Puces Libres
Jean-Claude Taquet
Antiquaire
Établi depuis 23 ans
Meubles de pin et chêne
Lits de fer
Tiffany-Horloges-Vaisselle, etc.
Évaluation et successions
Achetons antiquités
4240, rue St-Denis,
Montréal, Qc.
H2J 2K8
Tel.: 842-5931

ENCAN D'ANTIQUITÉS
«Les Beaux Objets»
4520 De La Roche
(coin Mont-Royal)
• Vente aux enchères
• Antiquités • Oeuvres d'Art
• Curiosités • Successions
598-0827
OUVERT AU PUBLIC

ROBERTRICK ANTIQUAIRE
2109 Bleury
845-4384
Antiques
prix abordables
Vente de
déménagement
jusqu'à 30 juin

ROBERT PICARD
Antiquaire depuis 1985
MEUBLES DES XVIII ET XIXE SIÈCLES
avec peinture d'origine
Art populaire ancien et récent
Certificats d'authenticité
Évaluations
501 route 138, Lavaltrie
(514) 586-1575

Antiquités
Hier pour Demain
Meubles québécois en pin
18e & 19e siècle
Objets décoratifs
Ouvert du mercredi au dimanche
11h à 17h
914 Route 117
Piedmont (Sortie 64
Mont Gabriel)
227-4231

Antiquités
Jean-Guy Gélinau
247 rue de Grassy à Bromont
sortie 74 de l'autoroute
des Cantons de l'Est
Achat et Vente
Meubles Canadiens,
Victoriens, Québécois et autres.
-Mobilier de chambre, salle à
manger et salon.
-Lits de cuivre, bois, métal et
brass et autres...
-Ruages, armoirs, chaises
drottes et berçottes
Press-back etc., etc...
1-514-534-2414

Chez Mon Oncle
Antiquités, meubles
Vaisselle, bibelots, divers...
Livraison, ouvert 7 jours
Viens voir Mon Oncle!
à 45 minutes de Montréal
et à 30 minutes du Vermont
358-4351
1179 Route 133,
Sabrevois

POUR RÉSERVER
CET ESPACE
985-3322

Camlen inc.
110 Lakeside,
Knowlton Lac Brome
(514) 243-5785
Meubles antiques refinis
en pin et autres.
Aussi accessoires.
Toujours une belle
sélection.
Ouvert 7 jours/sem.
10h à 17h30.

North Hatley
Rue Main
Meubles primitifs + victoriens
Porcelaine, courtes-pointes
Objets de collection
Un village enchanteur
Des prix qui valent
le déplacement

Raynald Coutu
ANTIQUAIRE
Meubles québécois
des XVIIIe et XIXe siècles
et objets d'art populaire
211, PRINCIPALE OUEST
MAGOG
(819) 868-1226

176
CHALETs À LOUER
LAURENTIDES-MAISON PRESTIGE
45 min. centre-ville. Piscine, billard,
foyer, Couches 8 personnes. Fin semai-
ner: 375\$.
1-589-9510
MEMPHRÉMAGOG-AUSTIN Tout équipé.
3 c.c., bas prix. Mi-juin à mi-sept.
2.400\$, toute gazon inc. (514)658-7063.
NORTH HATLEY-Cantons de l'Est: Mai-
son, 3 c.c., 2 s/b., grande véranda cou-
verte, vue imprenable sur Lac Massawipi.
Grande terrasse privée sur le lac.
Mois d'août: 3.000\$. Possibilité juin et
sept. Soir: 937-7008. Fin sem.: 819-842-
2793.

186
MAISONs DE REPOS,
RETRAITE
CENTRE D'ACCUEIL
Tous les services/soins. Prix très abor-
dable. P.A.T. Mme Bergeron: 642-5509.
CENTRE-VILLE, résidence pour per-
sonnes de 55 ans et plus, autonomes, 3
1/2, cuisinière et réfrigérateur fournis.
Chauffé, éclairé, service gratuit de lavage
et séchage. Pour rendez-vous, laissez
message au 282-9860.
PETIT foyer à Rosemère, tous services,
beaucoup d'extra, 965-1981.
ROSEMONT FOYER D'ACCUEIL
Personnes âgées autonomes, semi-au-
tonomes, ch. privées, 6035, 727-8345.
RÉSIDENCE PRIVÉ pour personnes
agées, autonomes ou semi-autonomes,
surveillance 24h. Info: Christiane 362-
9255.

215
TERRAINs COMMERCIAUX
ÎLE PERROT
Boul. Don Quichotte
150 000 pi. ca.
Plan de construction de
centre commercial
compris.
(514) 430-8900 • 430-8903

275
LOCALs À LOUER
BUREAUX à frais partagés, meublés ou
non, accès 24h, stat., près du métro,
2005 et +, 737-4920, Sécurité.
MAGASIN et bureau à louer, 3.000
pi.ca., avec mezzanine, promenade
Fleury, 389-5968.
PIERREFONDS: 1.000 pi.ca. et plus, es-
pace à bureaux, 65 pi.ca., centre com-
mercial coin Paiement, 628-9510.
Aussi espace commercial.

401
POSTES CADRES, PROFESSIONNELS
AGENCE DE RECRUTEMENT dans le
domaine de l'aéronautique requiert les
services d'un agent, possédant au moins
10 années d'expérience en échanges de
devis étrangers au niveau international,
et plus particulièrement dans les sec-
teurs financiers, de la main-d'oeuvre et
bancaire afin d'être en mesure d'effec-
tuer des échanges dans les secteurs
commerciaux et industriels.
Excellente connaissance de l'anglais, du
français et des logiciels Word Perfect,
AccPac et Paymate est requise. Doit
également avoir complété des études de
niveau collégial.
Faire parvenir candidature à Mme J. Hin-
se, d'Emploi et Immigration Canada, au
774, boulevard Décarie à Ville St-Lauren-
t, H4L 5H7.

575
DÉMÉNAGEMENT
GILLES JODIN TRANSPORT INC.
Déménagements de tous genres. Spé-
cialité: Appareils électriques. Assurance
complète. 253-4374.
BATEAUX, YACHTS, VOILIERS
BATEAU MAISON, Palace, 43 pi. de
luxe, diesel, 25 000\$. 819-377-2493.
CARVER 36 PDS 1987, comme neuf,
400 h., 2 X 350 HP, génératrice 7.5 kw
très équipé, prix spécial. (418) 623-0433.
VOILIER NORDIC HALMAN, 20 pi.,
avec remorque Tandem, moteur 15
forces, 4 voiles, 10 000\$. Contrecoeur,
514-587-5703.

675
BATEAUX, YACHTS, VOILIERS
JEEP SHEROKEE 91, très bonne condi-
tion, 52 000km. prix à discuter, 252-9014
SAB 900 1991
Manuelle, 42 000 km. grise, 15 800\$.
273-1045 après 17h.
VOLVO 940, SE, 1991, Turbo Plus,
40 000 km., marine, int. cur, garantie
VIP Volvo, 120 000 km., 24.500\$. Soir:
641-1280.

ENCADREZ
votre
ANNONCE CLASSÉE
985-3344

180
A PARTAGER
EX-PROFESSEUSE cherche une per-
sonne calme, sérieuse, joyeuse, ayant
un chalet à partager, août, nord de St-
John's. S.V.P. entre 9h et 12h et 19h et
20h. Linda, 322-9462.
JEUNE professionnel sérieux, cherche
app. à partager. Bonnes réf. Femme pré-
férable. 1-224-5644.
PLATEAU Chambre avec accès cuisine
et s/diner, toilette et s.-sol, 3000\$ tout
compris. Femme tranquille et respon-
sable. Réf. requises. 277-9701.
ÉTUDIANTE adulte avec adp. partager
7 1/2 Outremont. 450\$. 229-7463, 272-
7177.

192
ON DEMANDE À LOUER
AGENCE
Cherchons propriétés à louer
MTL et environs, gratuit aux locataires
Héberge-Itt Inc., 492-8671, 984-8942.
PROPRIÉTÉS COMMERCIALES
COMMERCIAL et résidentiel, 2 im-
meubles, taxes basses, 35 minutes de
MTL, Riv.-Sud. 1-825-2649.
PROPRIÉTÉS INDUSTRIELLES
GRANDE BÂTISSSE industrielle à vendre
ou à louer. Très grand potentiel pour
commencer ou agrandir une entreprise.
Située à Rock Island, Québec, près du
Vermont. Toutes offres raisonnables
considérées. (514) 292-5579

251
BUREAUX À LOUER
CENTRE-VILLE
1259, BERRI
Aménagements
au choix
Climatisation,
chauffage
Service
d'entretien
Information:
LA CACQUE POPULAIRE
SAINT-JACQUES DE MONTRÉAL
849-3856 849-3581

502
FRANCHISES
IL Y A DE L'ARGENT
DANS L'AIR
Quand vous vous joignez à une des
franchises les plus prometteuses du Ca-
nada. Nos unités d'alcool sont les
standards de l'industrie. Des territoires
protégés sont encore disponibles. Investis-
sement: 35 000\$. Appelez maintenant
pour informations gratuites.
ALCOTECH: 1-800-565-
8129
515
INFORMATIQUE
ET BUREAUTIQUE
10 LOGICIELS VEETTES éducatifs,
pour 45\$. Sac à Puce.
LA GAZELLE 949-1082.

695
AUTOMOBILES
JEEP SHEROKEE 91, très bonne condi-
tion, 52 000km. prix à discuter, 252-9014
SAB 900 1991
Manuelle, 42 000 km. grise, 15 800\$.
273-1045 après 17h.
VOLVO 940, SE, 1991, Turbo Plus,
40 000 km., marine, int. cur, garantie
VIP Volvo, 120 000 km., 24.500\$. Soir:
641-1280.

Lefebvre,
Soeur Denise, s.g.m.
À la Maison mère des
Soeurs Grises, Montréal,
le 3 juin 1993, à l'âge de
86 ans, est décédée
subitement soeur Denise
Lefebvre, supérieure
générale de sa congré-
gation de 1973 à 1981,
après avoir été assistan-
te générale de 1967 à
1973. Outre sa famille
religieuse, elle laisse
dans le deuil plusieurs
nièces et neveux dont
l'abbé Marcel Lefebvre
et le Père Claude
Lefebvre, f.c.h.
Native de Saint-Benoît
(Deux-Montagnes),
soeur Denise Lefebvre fit
profession religieuse en
1929 et exerça une
brillante carrière dans
le domaine de l'éducation
des infirmières. Elle fut
pendant de nombreuses
années directrice de
l'Institut Marguerite-
d'Youville, école supé-
rieure d'infirmières affil-
iée à l'Université de
Montréal où soeur Denise
avait obtenu son doc-
torat en pédagogie. Elle
a été membre de la
Conférence canadienne
des Ecoles universitaires
d'art infirmier, membre
de la Ligue nationale
américaine des soins
infirmiers, membre d'un
comité de spécialistes en
sciences infirmières pour
l'Organisation mondiale
de la santé (O.M.S.).
Son engagement à la
cause de la promotion
de l'éducation des infir-
miers lui valut de rece-
voir un doctorat «honoris
causa» en sciences de
l'Université de Moncton
en 1988, le Logo de
l'Ordre des infirmières
et infirmiers du Québec
en 1977; d'être fait mem-
bre de l'Ordre du Canada
en 1983; de recevoir le
Prix Thérèse-Casgrain et
la Médaille de bronze de
l'Université de Montréal
en 1984. En 1990, elle
était élue membre de
l'Académie des grands
Montréalais. Soeur
Lefebvre a travaillé ac-
tivement à la promotion
de la cause de canonisa-
tion de Marguerite
d'Youville, fondatrice
des Soeurs Grises, et a eu
la grande joie d'assister à
sa canonisation à Rome,
le 9 décembre 1990.
La dépouille mortelle de
soeur Denise Lefebvre
sera exposée à la Mai-
son mère des Soeurs
Grises (1190, rue Guy,
Montréal), à partir de 16
heures, dimanche le 6
juin 1993. Il y aura célé-
bration de la Parole
dimanche et lundi, à 19
heures 30. La liturgie
des funérailles sera célé-
brée au même endroit,
mardi le 8, à 10 heures.
L'inhumation suivra au
cimetière des religieuses
sur l'île Saint-Bernard,
Châteauguay. Parents et
amis sont invités à y
assister. Prière de ne pas
envoyer de fleurs.
Des amonnes en faveur
des oeuvres de Mère
d'Youville seraient
appréciées.
Direction
Alfred Dallaire

PÈRE NAZAIRE (Maurice) BÉGIN
O.C.S.O.
A Oka, le 3 juin 1993 est décédé le
Père Nazaire (Maurice) Bégin,
cistercien trapiste, à l'âge de 80 ans
et 11 mois. Il était le fils de feu Louis-
Nazaire Bégin et de feu Emma Blain,
de Coaticook. Il entra à l'Abbaye
cistercienne d'Oka le 7 avril 1993.
Il fit profession solennelle le 8
décembre 1938 et fut ordonné prêtre
le 27 décembre 1940.
Père Nazaire a exercé plusieurs
fonctions dans la communauté
catholique, professeur de langues
(latin, anglais ou français), sous-
prieur, et confesseur à l'hôtellerie. De
plus, il a été aumônier auprès des
moniales de Saint-Romuald.
Les funérailles auront lieu à l'église
abbatiale samedi le 5 juin à 14h30.
L'inhumation suivra au cimetière de
la communauté.

DÉCÈS
Par télecopieur
Avant 16h00
985-3340
Après 16h00
et la fin de
semaine
985-3360
Vous aiderez aussi
les plus pauvres
du monde.
Envoyez votre don
directement au
Cardinal ou utilisez
les cartes disponibles
dans les maisons
funéraires.
Nous enverrons à
la famille éprouvée
votre message
de sympathie.
Fondation
Jules et Paul-Émile
Léger
130, av. de l'Épée
Outremont H2V 3T2

Réservez votre annonce
par télecopieur :
985-3340

MOTS CROISÉS

Grid for crossword puzzle with numbers 1-12.

- HORIZONTELEMENT
1- Mouvement d'hésitation.
2- Terrain semé de ravens. — Grizzli.
3- Recueil. — Gaz.
4- Embarcation.
5- Anion. — Volonté.
6- Milieu favori.
7- Mesure agraire.
8- Action d'entourer de terre le pied d'une plante.
9- Embauché. — Volt-Ampère-Réactif.
10- Vagabond.
11- Matière grasse.
12- Vertébré aquatique comme la lamproie.
— Lui.
10- Serpent. — Pierre d'aigle.
11- Perroquet. — Troisième personne.
12- Passereau des forêts. — Saint-pierre (poisson).

- SOLUTION D'HIER
1 CASSE-EMPIRE
2 OLYMPIQUE
3 PIÈCE ALLOÏNE
4 LAUT RUAH
5 CÈRE GEODE
6 CÉTRAIL NOM
7 SAÏLLANT
8 ÉCARTILLO
9 OCÉANÉE
10 ANÉE
11 ACE E NOCEUR
12 SÈREMENT IF

MOTS CROISÉS LE MONDE

Grid for world crossword puzzle with numbers 1-13.

HORIZONTELEMENT
I. Spécialités anglaises. — II. Billet, ou se prend sur le journal. En méditation. — III. S'instruit. Fis comme son voisin du dessus. — IV. Sèche. Organisation désordonnée. — V. Pronom. Il s'est assuré un salaire. — VI. Couverts de taches. Se trouve sous le pas du cheval. — VII. Autrefois souveraine. On a pu en prendre connaissance. — VIII. Note des facultés. Alpe en province. On y rangera. — IX. Rassemblement économique. Protecteurs des foyers. Direction. — X. Les lettres, ici.
VERTICALEMENT
1. Se donne le choix. — 2. Dans l'ancienne Égypte. Héritique. — 3. Se fait au fil de la plume. Plus qu'à demi-mot. — 4. Aident. — 5. Grecque, ou grec au gymnase. Aux Philippines. — 6. Vaisseau d'autrefois. Il est réputé solide. — 7. Mesure notre tolérance. Nécessaire pour vivre. — 8. Vident leurs boîtes et remplissent la nôtre.
Une voix dans l'orchestre. — 9. La fraîcheur de l'air peut le faire. Note. — 10. Son sourire agace. — 11. On lui a causé bien des tracasseries. — 12. Sur la route des cabinets. Voyelles. Article. — 13. Se sont laissé acheter.
Solution de la semaine dernière
Horizontalement
I. Conservatisme. — II. Apôtre. Errait. — III. Sprée. Orienta. — IV. Soda. Pris. Gel. — V. Es. Ruine. Alma. — VI. Pétillant. App. — VII. Ini-ques. Hansi. — VIII. Eteule. Oust. — IX. Dée. Imitent. — X. Scissionniste.
Verticalement
1. Casse-pieds. — 2. Opposent. — 3. Nord. Tiédi. — 4. Stéariques. — 5. Ere. Ululés. — 6. Ré. Pillée. — 7. Ornés. Io. — 8. Aérien. OMN. — 9. Tris. Thuin. — 10. Ire. Asti. — 11. Sanglantes. — 12. Mi-temps. Nt. — 13. — Étalogiste.
François Dorlet

318
MOBILIER DE BUREAU
ET ACC.
AMEUBLEMENT complet de bureau
neuf et usagé, 636-6898.
Les Aménagements F.B. Inc.

325
INSTRUMENTS DE MUSIQUE
PIANO A QUÊTE CHICKERING
1927 5 pi 2 po. meuble superbe acjou,
refait à neuf, 12 000\$ nég. 430-9139.
PIANO DROIT laqué noir, excellente so-
norité, état neuf, 2800\$. 341-5753.
ARTICLES DE SPORT
VELO de compétition "Marinoni", comme
neuf, "Superte Pro" 655-1935.
ON DEMANDE
ACHETONS: Alons chercher vos vieux
meubles de la cave au grenier, gratuite-
ment. 899-0638.

326
AMÉUBLEMENT
TABLE, 4 chaises, vaisselier, style col-
onial, 600\$, 626-3912.
325
PIANO A QUÊTE CHICKERING
1927 5 pi 2 po. meuble superbe acjou,
refait à neuf, 12 000\$ nég. 430-9139.
PIANO DROIT laqué noir, excellente so-
norité, état neuf, 2800\$. 341-5753.

340
ARTICLES DE SPORT
VELO de compétition "Marinoni", comme
neuf, "Superte Pro" 655-1935.
ON DEMANDE
ACHETONS: Alons chercher vos vieux
meubles de la cave au grenier, gratuite-
ment. 899-0638.

343
PSYCHOTHÉRAPIE
NICOLE LÉTOURNEAU
THÉRAPEUTE RELATION D'AIDE
MEMBRE CITRAC 462-4108
Spécialisation: relation amoureuse

350
DIVERS
COLLECTION de pierres précieuses et
semi-précieuses, évaluation à l'appui,
valeur de 30 000\$ à vendre ou 1/3 du
prix. 967-1085. André.

353
PSYCHOTHÉRAPIE
NICOLE LÉTOURNEAU
THÉRAPEUTE RELATION D'AIDE
MEMBRE CITRAC 462-4108
Spécialisation: relation amoureuse

356
CARTOMANCIE, ASTROLOGIE
ANALYSE PERSONNELLE - Médium -
cartes et tarot. Louise, 933-9790.
555
GARDERIES
CAMP DE VACANCES
5 à 14 ans
Juillet, Mont St-Grégoire
Programme de musique, sciences natu-
relles ou polyvalent. 605 (week-end),
1255 (5 jours), 2755 (12 jours), héberge-
ment et nourriture inclus.
858-1283, 346-6978

560
ENTRETIEN, RÉNOVATION
- PEINTRE - PLATRIER -
Travail personnalisé. 729-9634.
BAIGNOIRES, L'ÉMAILLEUR No. 1
MONSIEUR BAINOIRE. 336-1133
MENUSIER licencié, 25 ans d'expé-
rience, spé. : réparations tous genres, inst.
portes françaises int./ext. 353-8091.

560
ENTRETIEN, RÉNOVATION
RÉNOVATIONS Y. LEMIEUX ENRG
Tous genres. Spécialités: intérieur et fini-
tion s/bain. SUPER PRX. 656-5935.
RÉPARATIONS, réparations, travaux
d'entretien, intérieur/extérieur. Appeler
Jean-Pierre: 276-4700.

LA FONDATION
DIANE HÉBERT
(514) 985.0333

LE DEVOIR

LES SPORTS



GILLES C. MARCOTTE

Write White

Depuis lundi, je traîne dans mon sac la pile de documents remise aux trois cents journalistes venus couvrir la centième coupe Stanley. J'ai l'ai même en double cette documentation. C'est qu'à peine rentré au bureau ce jour-là, je suis reparti illico vers les «head quarters» de la NHL, situés à un coin de rue du DEVOIR, au cas où quelqu'un, quelque part dans cette boîte-là, aurait eu le flash de glisser quelques communiqués en français. Il n'y en avait aucun.

Je suis donc retourné sur mes pas pour m'assurer qu'on m'avait bien refilé la bonne pile: «Stanley Cup Playoffs Fact Guide 1993», «1993 Stanley Cup Playoffs, Team and Player Statistics», «1993 Stanley Cup Playoffs, Newspaper Clippings», «1993 Repêchage, Entry Draft». Eh bien, mes amis, vous l'aurez deviné, et passez-moi l'expression de circonstance, c'était bien le bon «bunch». Tout en anglais.

Il y avait là-dedans, par exemple, une pochette contenant de l'information sur le repêchage du 26 juin prochain au Colisée de Québec, des profils des meilleurs espoirs, dont Alexandre Daigle, qui sera vraisemblablement réclamé le premier par les Sénateurs d'Ottawa: en anglais seulement. De la cinquantaine de découpures de presse recensées sur ces futures stars: une du *Journal de Montréal*, une du *Progrès de Saint-Léonard*, une de l'*Echo de Drummondville*.

Dans le Newspaper Clippings: des textes du *Toronto Star*, du *Toronto Sun*, de *The Gazette*, du *Globe & Mail*, du *Los Angeles Times*, ainsi de suite. Aucun quotidien francophone de Montréal ou d'ailleurs au Québec. On se serait cru à Toronto, New York, Springfield, Beaconsfield. On était bien, je ne rêvais pas, au beau milieu de Montréal.

N'y aurait-il pas lieu de poser quelques questions? D'abord: y a-t-il lieu de s'étonner de cette situation? Il semble bien que non. Faut se rendre à l'évidence qu'on est naïf si on pense le contraire. Ensuite et surtout peut-être: y a-t-il lieu de s'étonner qu'on ne s'étonne plus d'une telle situation, tellement courante, historique finalement, qu'on en vient à la banaliser totalement en l'ignorant, en la taisant, en laissant aller, telle une race de monde tellement lasse de cet interminable combat de la langue qu'elle finit par abdiquer ou tels des colonisés congénitaux tout simplement.

Enfin! C'est beau le hockey, la coupe Stanley et tout, mais si on pousse l'inconscience, les mauvaises manières, l'arrogance, le mépris ou «whatever», jusqu'à mordre ma langue dans ma propre maison, est-ce que je peux dire, coupe Stanley, centenaire ou pas, non merci et puis: «Fuck the puck». La coupe Stanley, «Cent ans de passions», comme le dit le slogan. «Cent ans de passions», attaboy! What about «Cent-vingt-cinq ans de patience?».

Au «All Star Game» de février dernier, on avait omis, la première journée, d'assigner au centre de presse une personne capable de répondre en français. L'anomalie avait été corrigée en fin de journée. Comme c'est le cas présentement: certains membres du personnel de la NHL sont capables de parler la langue de 80% de la population du Québec, de plus de la moitié des joueurs du Canadien, de George Vézina, Aurele Joliat, Maurice et Henri Richard, Jacques Plante, Jean Béliveau, Guy Lafleur, Serge Savard, pour ne citer que quelques illustres «frogs» qui ont fait leur juste part pour donner à ce sport ses «Cent ans de passions». Mardi et jeudi au Forum, le communiqué émis de la NHL avait été traduit en français: minimum décent.

Arthur Pincus, ex-journaliste du *New York Times* et du *Washington Post*, vice-président depuis trois mois des relations publiques de la NHL, avait entendu parler en gros de l'incident du «All Star Game», rapporté dans LE DEVOIR.

J'ai parlé de la question avec Arthur Pincus. Il a répondu que oui il y avait encore beaucoup de travail à faire à cet égard, qu'il en était conscient, qu'il faisait de son mieux, qu'il fallait être patient, qu'il y avait là une question d'argent et de temps (time consuming). Voilà.

Arrivé à LA, Desjardins reste sur terre

GUY ROBILLARD
PRESSE CANADIENNE

Los Angeles — Installé confortablement dans son siège d'avion, l'allure décontractée, portant le bermuda et s'exprimant calmement comme toujours, Eric Desjardins ressemble beaucoup plus à un professeur de littérature qu'à un joueur de hockey.

L'homme qui venait de réussir un des grands exploits de toute l'histoire de la coupe Stanley demeurerait toujours aussi humble le lendemain, comme surpris qu'on s'intéresse autant à lui.

«C'est sûr que je vais toujours pouvoir dire que c'est moi qui ai fait ça, mais qui dit qu'un autre joueur n'aurait pas réussi trois buts?», s'est-il demandé, sans réaliser que, justement, personne d'autre ne l'a fait.

Un tour du chapeau est déjà un exploit. Pour un défenseur, c'est même exceptionnel. Et en finale de la coupe Stanley, aucun ne l'avait fait avant lui. Jeudi au Forum, Desjardins a accompli un exploit que ni Bobby Orr, ni Paul Coffey, ni Raymond Bourque ni aucun autre défenseur n'a jamais réussi.

Et ce n'est pas tout: ses trois buts ont été les seuls de son équipe et incluaient donc le but égalisateur à 51 secondes de la fin et le victorieux en prolongation. Un grand exploit et un moment historique, on vous le dit.

Mais même avec une nuit de repos et 12 heures de recul, Desjardins ne semblait pas réaliser toute la portée de cet exploit.

«Sur le coup, je n'ai pensé qu'à la victoire de l'équipe et c'est encore comme ça, a-t-il assuré. Peut-être que plus tard, je vais en tirer une satisfaction personnelle mais, pour le moment, je ne m'arrête pas à ça, ce n'est pas important.»

La carrière de Desjardins n'a pas toujours été facile à suivre. Célébré en héros par Pat Burns à l'issue de la dernière Coupe Canada, où certains l'avaient consacré le meilleur défenseur défensif de son équipe, il a fallu que Jacques Demers ramène le monde sur terre en le présentant comme un bon défenseur, certes, mais pas une super-vedette. «C'a bien du bon sens», estime le principal intéressé.

Demi-finales masculines de Roland-Garros

Courier et Bruguera expéditifs!

JEAN-CLAUDE CHAUVIÈRE
AGENCE FRANCE-PRESSE

Jim Courier a mis un peu plus de temps pour se débarrasser de Richard Krajicek que Sergei Bruguera pour régler le sort d'Andrei Medvedev, hier à Roland-Garros, à l'occasion des demi-finales du simple messieurs des Internationaux de France de tennis.

Mais le résultat de ces deux matches n'a jamais fait le moindre doute. Ni le Néerlandais ni l'Ukrainien n'ont été en mesure d'inquiéter, sur la terre battue parisienne, l'Américain (double tenant du titre) et l'Espagnol.

Forcé est resté aux plus puissants, aux joueurs les mieux armés techniquement pour imposer leur tennis dévastateur sur ce type de surface. Du fond du court, Courier et Bruguera ont laminé les deux jeunes attaquants qui avaient jusque-là survécu dans un tournoi de plus en plus exigeant physiquement, et où la rigueur l'emporte sur l'inspiration.

Krajicek eut en tout cas le mérite, sinon d'inquiéter, du moins de forcer Courier à donner en plusieurs circonstances le meilleur de lui-même. Après avoir pris un départ rapide, l'Américain s'était un peu relâché et avait offert ainsi à son rival l'occasion de revenir dans le match au deuxième set.

«Au troisième set, heureusement, expliquait Courier, j'ai récupéré ma concentration et je suis revenu à son niveau. J'essayais alors de retourner le plus de balles possible, que les retours soient bons ou mauvais. L'essentiel était de l'obliger à jouer sur chaque point de son service.»

Krajicek n'y résista pas longtemps. L'euphorie du gain du deuxième set (au jeu décisif) se dissipa rapidement. La précision et la force de Courier le ramèneront très vite à la réalité. Le match dura moins de trois heures...

«C'est lui qui dictait l'échange, reconnaissait d'ailleurs le Néerlandais. J'ai encore beaucoup à progresser.»

47 fautes contre 9!

Une réflexion qu'a dû se faire également Andrei Medvedev, après la véridique leçon reçue de la raquette de



L'Américain Jim Courier, en haut, et l'Espagnol Sergei Bruguera feront les frais de la finale des Internationaux de Roland-Garros, demain. Si la présence du premier ne cause pas de surprise, celle du second étonne quelque peu, bien qu'il ait le meilleur service sur terre battue et qu'il ait oeuvré à Paris à un niveau correspondant à son talent.

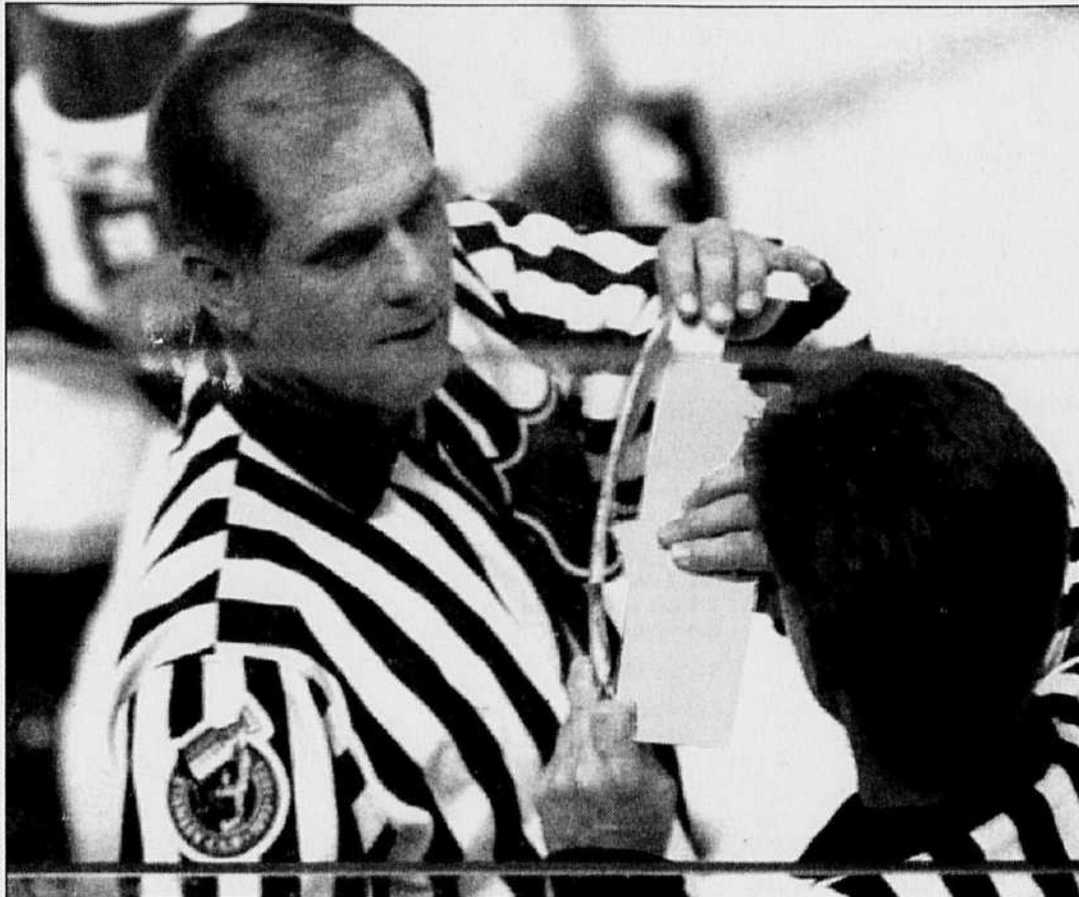
Sergei Bruguera. Une heure et demie ont suffi en effet au Catalan pour balayer celui qui avait, vingt quatre heures plus tôt, donné un régal face au Suédois Stefan Edberg. L'Ukrainien était certes plus fatigué que l'Espagnol, au repos depuis 48 heures. Mais cela ne saurait tout expliquer.

En fait, Medvedev ne fut que l'ombre de lui-même, facilitant d'autant la tâche de Bruguera. L'accumulation des erreurs, aussi bien tactiques que techniques, perdant par exemple le deuxième set en envoyant un smash (pourtant facile à réussir) dans les baches, et abandonnant son service au début du troisième en faisant quatre fautes consécutivement.

Un chiffre est d'ailleurs révélateur à ce sujet. Bruguera commit 9 fautes, Medvedev 47! «J'ai été com-

plètement dépassé par le rythme que m'a imposé Bruguera, expliquait l'Ukrainien. Jamais personne, sauf peut-être Courier l'an dernier, n'avait perturbé mon jeu à ce point...»

La finale opposera donc, demain après-midi, les deux meilleurs frappeurs du circuit sur terre battue. Sa présence à ce stade de l'épreuve, pour la troisième fois consécutivement, n'a pas surpris Courier: «Ce n'est pas nouveau. C'est simplement comme aller au travail et pointer...» Pas plus qu'il n'était étonné de retrouver Bruguera, qu'il a déjà battu quatre fois en quatre rencontres. «Il a le meilleur service sur terre battue, et c'est la première fois qu'il arrive à jouer d'une façon correspondant à son niveau dans ce tournoi. Il doit se sentir bien...»



Après deux rencontres en série finale de la coupe Stanley, Kings et Canadien ont remporté un match chacun. Mais en raison d'une lame de bâton trop courbée, l'avantage dans ce quatre-de-sept appartient désormais à l'équipe de Jacques Demers.

Indiscipline et jeu de puissance

Demers a deux aspects du jeu à régler avec ses joueurs

PRESSE CANADIENNE

Quand on a demandé à Jacques Demers s'il était «parieur», il a répondu dans la négative. Il s'est expliqué pendant au moins une minute avant qu'on ne réalise sa méprise.

Demers se justifiait d'avoir retiré son gardien avec une minute et 45 secondes à écouler lors du dernier match et non pas d'avoir réclamé de mesurer le bâton de Marty McSorley, ce qui aurait pu coûter une punition à son équipe.

Et le moins que l'on puisse dire, c'est que l'entraîneur n'a pas été tendre à l'endroit de son jeu de puissance: «A cinq contre quatre, on est pourri depuis trois semaines, a-t-il raconté. Ça nous prenait deux joueurs de plus.

«Ça fait deux semaines que notre jeu de puissance me tape sur les nerfs, a-t-il repris plus tard. On essaie du monde différent, rien n'y fait.

«Nous sommes nerveux, mais il ne faut pas oublier que la plupart de nos joueurs à la pointe sont des jeunes.»

Un autre aspect du jeu de son équipe a déplu à Demers même dans la victoire, soit le manque de discipline et, encore là, l'entraîneur a parlé d'erreurs de jeunesse.

«Ce n'est pas de la frustration, les jeunes veulent trop en faire.»

Plusieurs punitions ont été décernées à des joueurs qui ont répliqué, l'exemple le plus probant de manque de contrôle.

«Je vais leur parler, c'est inacceptable», a dit Demers, qui a convoqué tous ses joueurs à un entraînement à Los Angeles. Il s'explique mal pour qu'un individu presque parfaitement discipliné pendant trois rondes tombent dans le panneau une fois rendus dans la série la plus importante.

Graf sur la voie royale

Paris (AFP) — L'Allemande Steffi Graf qui a reconquis la place de numéro 1 mondiale, devrait légitimement renouer avec un succès qui, depuis cinq ans, la fuit à Paris, aujourd'hui lors de la finale des Internationaux de France.

A moins que... l'Américaine Mary-Joe Fernandez, métamorphosée par son entraîneur Harold Solomon, ne prenne à nouveau les pronostiqueurs à contre-pied.

Lorsqu'après un peu moins d'une heure, jeudi, Steffi Graf s'en retourna aux vestiaires après avoir exécuté sa jeune compatriote Anke Huber, un commentaire unanime s'éleva dans la tribune de presse du central de Roland-Garros: «Steffi is back!».

La démonstration réalisée par la championne de Bruhl au dépens de sa cadette avait frôlé la perfection. Elle renvoyait les spécialistes quelques saisons en arrière, aux années 1987, 1988, lorsque dominant outrageusement le tennis féminin, elle triomphait deux années consécutivement sur la terre battue parisienne... avant l'arrivée de Monica Seles.

Depuis, Steffi Graf a réussi par trois fois à poursuivre son chemin jusqu'au dernier jour de la quinzaine. Mais en vain, puisque la petite Espagnole Arantxa Sanchez (1989) puis Monica Seles (1990, 1992) la firent trébucher, cette dernière lui ravissant aussi la place de numéro 1 pendant 91 semaines.

L'absence de Seles, poignardée à Hambourg et contrainte de renoncer à défendre son titre, a donc permis à Graf de revenir au sommet du classement de la WTA. Ce dont elle se fiche éperdument car, affirme-t-elle, «cela ne signifie rien tant que Monica n'est pas là». En revanche, un quatrième échec en finale à Paris constituerait un coup d'arrêt brutal pour l'Allemande qui à 23 ans, semble de nouveau au sommet de son art.

A vrai dire, Steffi Graf paraît à l'abri d'une semblable déconvenue. Les chiffres parlent pour elle: en dix rencontres, elle n'a jamais perdu un match contre Mary-Joe Fernandez, ne concédant même qu'un seul set à sa rivale. C'était il y a trois semaines à Berlin.

Mais en cette occasion l'Américaine, septième dans la hiérarchie mondiale, avait prouvé qu'elle pouvait inquiéter l'Allemande en pratiquant un tennis offensif, agressif, un peu contre sa nature.

«Pendant toute ma jeunesse, on m'a appris à attendre au fond du court que l'adversaire commette la faute, explique Fernandez. Harold m'a convaincu que, pour battre les meilleures, il fallait que je change de style, que j'attaque quoi qu'il arrive, sans avoir peur de ma faire passer.»

HOCKEY

LIGUE NATIONALE
Finale de la coupe Stanley
(4 de 7)

CE SOIR
Montréal à Los Angeles
(La série est égale 1-1)

Mardi Los Angeles 4 Montréal 1
Jeudi Los Angeles 2 Montréal 3
Lundi Montréal à Los Angeles
Mardi 15 juin Los Angeles à Montréal

Mercredi 9 juin Los Angeles à Montréal
Si nécessaire: Samedi 12 juin Montréal à Los Angeles
Mardi 15 juin Los Angeles à Montréal

BASEBALL

LIGUE NATIONALE

Chicago à Montréal
Colorado à Philadelphie
Saint Louis à Cincinnati
New York à Houston
Floride à San Diego
Atlanta à Los Angeles
Pittsburgh à San Francisco

LIGUE AMÉRICAINNE

Californie à Detroit
Minnesota à Cleveland
Oakland à Toronto
Seattle à Baltimore
Boston à Chicago
New York au Texas
Milwaukee à Kansas City

LIGUE NATIONALE

Jeudi Montréal 7 Chicago 1
Saint Louis 9 Cincinnati 2
San Diego 12 Atlanta 4
Aujourd'hui Pittsburgh 2 SF 1
Pittsburgh (Wakefield 3-5) à San Francisco
Colorado (Reynoso 3-2) à Philadelphie (Greene 7-0), 19h05
Saint Louis (Tewksbury 4-5) à Cincinnati (Belcher 2-4), 19h05
Chicago (Harkey 5-2) à Montréal (Barnes 1-1), 19h35
New York (Saberhagen 3-5) à Houston (Portugal 4-2), 20h05
Atlanta (Maddux 5-4) à Los Angeles (Gross 4-4), 22h05
Floride (Aquino 2-3) à San Diego (Whitehurst 0-3), 22h05

Dimanche Colorado à Philadelphie
New York à Houston
Saint Louis à Cincinnati
Atlanta à Los Angeles
Floride à San Diego
Pittsburgh à SF
Chicago à Montréal

LIGUE AMÉRICAINNE

Jeudi Detroit 5 Chicago 3
Kansas City 6 Milwaukee 5
Aujourd'hui Californie (Finley 5-4) à Detroit (Doherty 4-2), 13h15
Minnesota (Tapani 2-6) à Cleveland (Kramer 1-2), 13h35
Oakland (Guzman 1-4) à Toronto (Davis 4-0), 13h35
Seattle (Hanson 5-2) à Baltimore (Moyer 0-3), 13h35
Boston (Viola 4-4) à Chicago (McDowell 7-4), 19h05
Milwaukee (Bones 2-2) à Kansas City (Cone 3-5), 20h05
New York (Wickman 6-0) au Texas (Leibrant 6-2), 20h35

Dimanche Californie à Detroit
Minnesota à Cleveland
Oakland à Toronto
Seattle à Baltimore
Boston à Chicago
New York au Texas
Milwaukee à Kansas City
Chicago à Montréal

LIGUE NATIONALE (Parties d'hier non comprises)

	Section Est		Moy.	Diff.
	G	P		
Philadelphie	36	15	706	—
Montréal	29	23	558	7 1/2
Saint Louis	27	25	519	9 1/2
Pittsburgh	26	25	510	10
Chicago	25	25	500	10 1/2
Floride	22	30	423	14 1/2
New York	18	32	360	17 1/2

Section Ouest

	G	P	Moy.	Diff.
San Francisco	35	20	638	—
Houston	28	23	549	5
Atlanta	30	25	545	5
Los Angeles	27	24	529	6
Cincinnati	25	29	463	9 1/2
San Diego	22	31	415	12
Colorado	15	38	283	19

LIGUE AMÉRICAINNE (Parties d'hier non comprises)

	Section Est		Moy.	Diff.
	G	P		
Detroit	31	20	608	—
Toronto	31	22	585	1
New York	30	23	566	2
Boston	27	25	519	4 1/2
Milwaukee	23	27	460	7 1/2
Baltimore	22	30	423	9 1/2
Cleveland	20	33	377	12

Section Ouest

	G	P	Moy.	Diff.
Kansas City	28	23	549	—
Californie	27	23	540	1/2
Chicago	26	24	520	1 1/2
Seattle	26	27	491	3
Texas	25	26	490	3
Minnesota	22	27	449	5
Oakland	20	28	417	6 1/2



(Partie d'hier non comprise)

AU BÂTON

	AB	PC	CS	PP	CC	BV	Moy.
Alou, Moises	182	20	56	27	4	12	308
Berry, Sean	43	7	8	8	1	1	186
Bolick, Frank	97	10	23	14	3	0	237
Colbrunn, Greg	86	12	26	17	4	2	302
Cordero, Wilfredo	190	28	45	20	4	4	437
DiShields, Delino	172	30	46	11	2	16	267
Fletcher, Darrin	108	6	28	13	1	0	259
Frazier, Lou	67	14	21	5	1	9	313
Grisson, Marquis	188	32	59	37	7	10	314
Laker, Tim	31	1	6	2	0	1	194
Lansing, Mike	173	26	53	20	3	6	306
McIntosh, Tim	10	2	2	2	0	0	200
Stairs, Matt	6	0	2	1	0	0	333
Spehr, Tim	46	5	7	5	1	1	152
VanderWal, John	89	14	24	13	2	7	270
Walker, Larry	139	22	40	24	2	7	288

AU MONTICULE

	G	VP	ML	PM	BB	R	MPM
Aldred, Scott	1	0	12	10	9	0	9,00
Barnes, Brian	1	3	38	14	18	20	3,26
Bottenfield, Kent	1	3	45	21	22	15	4,38
Fassero, Jeff	4	1	30	1	8	25	2,14
Gardiner, Mike	0	1	14	2	7	8	6,43
Hill, Ken	1	1	14	10	3	9	4,32
Kenney, Tom	6	0	81	21	30	39	2,32
Jones, Jimmy	1	0	35	25	9	21	6,32
Martinez, Dennis	4	5	74	5	21	41	3,74
Nabholz, Chris	3	4	38	26	28	29	6,11
Rojas, Jeff	1	4	6	27	12	13	11,91
Shaw, Jeff	0	2	30	2	9	10	16,65
Valdez, Sergio	0	0	12	3	1	1	8,88
Wetland, John	3	0	8	22	5	6	24,19