

Hydro: un tarif plus élevé serait défendable

LISA BINSSE

S'il n'en tenait qu'au professeur Jean-Thomas Bernard, de l'Université Laval, les tarifs d'Hydro-Québec refléteraient les vrais coûts de production de l'électricité. Pour les clients résidentiels ceci entraînerait une hausse salée de leur facture.

Sa recherche démontre qu'une nouvelle tarification basée sur les coûts marginaux de production différenciés dans le temps (plus cher en hiver et aux heures de pointe) représenterait une hausse moyenne allant de 119 \$ par année pour les clients à faible revenu à 206 \$ pour les foyers gagnant 60 000 \$ et plus, pour une augmentation moyenne globale de 160 \$ par abonné. Il s'agirait d'une progression de 17 à 18 p. cent par classe de revenu.

Depuis une dizaine d'années, M. Bernard, directeur de GREEN, département d'économie, faculté des sciences socia-

les, lance le même message: la tarification actuelle de la société d'État, particulièrement dans le secteur résidentiel où l'électricité est vendue à un coût inférieur à son coût de production, est inefficace et devrait être modifiée.

Transmettre un mauvais signal de prix au consommateur, écrit-il, entraîne une surconsommation d'électricité. Un tarif plus respectueux des coûts marginaux de production inciterait l'utilisateur à diminuer sa consommation.

Dans une récente recherche qu'il a faite avec M. Eric Genest-Laplanche, il recommande que la tarification soit modifiée graduellement, sur une période de cinq à dix ans, pour envoyer les bons signaux de prix aux consommateurs. L'étude porte exclusivement sur la clientèle résidentielle.

La réalité

M. Bernard a rappelé en entrevue que plusieurs revendiquent que les coûts de l'électricité tiennent compte de l'environnement et des vrais coûts de production. De plus, la mondialisation des marchés mène à une déréglementation du marché de l'électricité où le consommateur pourra acheter de qui il veut. Ce sont les forces du marché qui décideront du tarif qui ne sera plus fixé par les gouvernements. Cette déréglementation est en marche aux États-Unis.

Une fois cette ouverture de marché en place, a ajouté M. Bernard, les producteurs privés voudront vendre leur électricité à un prix qui tient compte de leurs coûts de production. Hydro-Québec voudra en profiter, mais elle ne pourra pas longtemps vendre son électricité au secteur domestique à bas prix au Québec et vendre plus cher aux Américains. Dans le cadre de l'Accord de libre-échange nord-américain, il y aura des pressions pour uniformiser les coûts de l'électricité. Hydro-Québec ne pourra pas conserver la politique d'interfinancement.

M. Bernard est d'avis que la tarification devrait refléter les coûts marginaux de sites considérés pour développement, notamment Grande-Baleine. Il a donc calculé l'impact d'un tel changement sur les consommateurs en tenant compte de leurs revenus.

Un tarif basé sur le coût marginal à long terme corrigerait l'interfinancement dont bénéficie présentement la clientèle résidentielle. Dans son plan de développement 1993, Hydro-Québec évaluait à 12 p. cent la hausse de tarif requise dans le secteur domestique pour éliminer en une seule année l'interfinancement. D'où son choix d'une réduction graduelle.

M. Bernard soutient que la tarification actuelle est régressive parce qu'elle est plus onéreuse pour les pauvres que pour les biens nantis. La facture moyenne d'électricité, affirme-t-il, représente 4,5 p. cent du revenu moyen de la classe 10 000 \$ à 14 999 \$ et seulement 1,2 p. cent du revenu moyen de la classe 50 000 \$ à 59 000 \$.

Il reconnaît toutefois qu'un tarif basé

sur le coût marginal le serait tout autant, puisque les hausses de factures sont proportionnelles par classe de revenu.

Trois éléments

Actuellement, le tarif domestique comporte trois éléments, une redevance d'abonnement par jour qui est la même pour tous indépendamment du revenu, un coût pour les 30 premiers kilowattheures consommés quotidiennement (la consommation normale d'une famille de quatre membres qui ne se chauffe pas à l'électricité) et un autre coût plus élevé pour les kilowattheures supplémentaires.

Selon M. Bernard, la nouvelle tarification rapporterait beaucoup plus dans les coffres de la société d'État et il serait possible d'éliminer ou à tout le moins réduire substantiellement la redevance quotidienne. Ceci aurait pour effet de corriger le caractère régressif de la tarification proposée.

«Hydro voit des barrages partout où l'eau coule»

En allant de l'avant avec la centrale hydroélectrique de Lac Robertson, Greenpeace Québec affirme qu'Hydro-Québec, «qui semble voir un barrage partout où une rivière coule», a laissé encore une fois le lobby du béton l'emporter sur le choix d'avenir qu'est l'énergie éolienne.

Selon Greenpeace Québec, les 340 millions que la société d'État dépensera pour les 21 mégawatts de la centrale du Lac Robertson contrastent fortement avec le 21 millions du projet de ferme d'éoliennes de cinq mégawatts aux Îles-de-la-Madeleine dont Hydro-Québec a annoncé la signature cette semaine.

C'est Kenetech-Arno Électric qui a obtenu le contrat des Îles-de-la-Madeleine.

«Hydro-Québec a volontairement fermé les yeux sur les autres options depuis le début du projet, a déclaré M. François Tanguay, de Greenpeace Québec. En limitant ses centrales éoliennes-diesel au seul site des Îles-de-la-Madeleine, Hydro va même jusqu'à ignorer l'engagement pris dans le cadre de son plan de développement 1993.»

Il a rappelé que l'entreprise s'était engagée à mettre en place des unités d'éoliennes jumelées au diesel pour les sites isolés et hors réseau, afin de perfectionner l'expertise qu'elle développe dans ce domaine depuis de nombreuses années.

«Nous constatons d'autre part que le raccordement des abonnés de la Basse-Côte Nord reviendra à 170 000 \$ l'abonné, a ajouté M. Philippe Dunskey, d'Environnement Jeunesse. De plus, une fois le barrage construit, il ne restera pratiquement plus d'emplois permanents pour les gens de la région.»

Greenpeace Québec pense que le choix éolien-diesel au Lac Robertson, une suggestion qui n'a pas été retenue à cause des coûts, aurait permis la création d'emplois permanents et spécialisés dans un secteur d'avenir pour une région déjà fortement touchée par le chômage. Les conditions de vents sont similaires dans les deux régions.

Hydro-Québec paie moins de sept cents le kilowattheure pour l'électricité éolienne des Îles.

La Subaru Legacy

La traction intégrale prédomine



DENIS DUQUET

collaboration spéciale

L'arrivée de la nouvelle version de la Subaru Legacy coïncide avec l'établissement de nouveaux objectifs de la part de Subaru pour le marché nord-américain. En effet, Subaru a décidé de retourner aux sources et de se concentrer sur la part du marché qui lui réussit le mieux, celle des familles et des berlines à traction intégrale. On continue à offrir des tractions, mais les gros efforts de mise en marché va porter sur la traction intégrale, le point fort de Subaru.

Cette décision est basée sur le désir de Subaru de restaurer sa position sur le marché et de retrouver une identité perdue. A son arrivée en sol nord-américain, Subaru était un manufacturier un peu à part, offrant des voitures 4x4 d'une élégance douteuse mais capables de passer partout et de durer très longtemps. Skieurs, sportifs, familles habitant les régions enneigées et plusieurs automobilistes à la recherche d'une automobile toutes routes ont adopté Subaru. Mais avec les années, la compagnie s'est montrée plus ambitieuse et a tenté de s'adresser à presque toutes les facettes du marché. Il s'en est suivi une perte d'identité auprès du public et les ventes ont régressé.

Après un sérieux examen de conscience, la compagnie a décidé de revenir à ses origines et entend viser en priorité une clientèle essentiellement intéressée par les qualités des modèles à

traction intégrale. Et cette nouvelle orientation se produit en même temps que l'arrivée d'une version révisée de la Legacy, le modèle le plus populaire chez Subaru.

Comme vous allez pouvoir le constater, même si Subaru parle d'une toute nouvelle voiture, il s'agit beaucoup plus d'un modèle revu et corrigé. Mais, malheureusement pour Subaru, on n'a pas corrigé avec assez d'urgence le principal problème de cette voiture: un moteur manquant de punch dans les régimes moyens.

Plus long

Dans le cadre de cette révision en profondeur de la Legacy, les dirigeants de Subaru ont décidé de remédier à l'un des irritants de la version précédente: une cabine un tantinet trop étroite et manquant de hauteur. La nouvelle version est donc plus longue de 7,6 cm et plus large de 2,5 cm par rapport au modèle 94. On a également remédié au problème du dégagement pour la tête un peu juste en augmentant la hauteur de 4,5 cm. Enfin, la plate-forme a été modifiée afin d'allonger l'empattement de 5 cm. Et ce qui est encore plus intéressant, c'est que ces dimensions plus généreuses ont été obtenues sans augmentation de poids. En fait, on a même obtenu une réduction du poids de 30 kg sur la plupart des modèles tout en augmentant la rigidité en torsion de 30 pour cent. Cela a été obtenu grâce à une conception plus sophistiquée utilisant des renforts plus efficaces et plus légers.

Ces dimensions plus généreuses sont perceptibles dès l'instant où on prend place à bord. L'espace pour les coudes est plus généreux tandis que le dégagement pour la tête est nettement amélioré. Le fait que la largeur de la voiture soit plus importante a également une incidence sur le dégagement latéral pour la tête puisque, dans l'ancienne version, les personnes de grande taille heurtaient les parois supérieures du pavillon avec leur tête. Les places arrière bénéficient également de ce surplus d'espace. La plate-forme allongée de 5 cm améliore le dégagement pour les jambes et permet à une personne de grande taille de faire sans fatigue ou courbature un long trajet. Une bonne note également pour les sièges avant et arrière, qui sont confortables tout en

Automobile



Le berline propose de nouvelles lignes attrayantes mais qui manquent un peu de saveur. Par contre, la nouvelle Legacy est plus large, plus spacieuse et plus confortable. Toutefois, son moteur 2,2 litres est parfois anémique.

offrant un bon support lombaire.

Toujours au chapitre de l'habitacle, le tableau de bord est sobre et d'une ergonomie de bon aloi. La présentation ne bouleverse rien en fait de design et se contente d'offrir la même neutralité visuelle que la caisse extérieure. Quant à cette dernière, elle est définitivement trop fade à notre goût. La nouvelle Legacy est bien équilibrée au chapitre des lignes extérieures mais elle manque de personnalité visuelle. À notre avis, la Impreza est mieux réussie. Mais comme cette version de la Legacy est une révision et non une refonte totale, on peut pardonner cette timidité à vouloir changer ses formes, qui sont quand même élégantes.

Mécanique raffinée

Afin de rendre l'habitacle plus spacieux, la plate-forme a été modifiée et allongée. On en a également profité pour améliorer la plupart des éléments de la suspension sans pour autant en changer les données techniques. Ainsi, à l'avant comme à l'arrière, les suspensions font appel à des jambes de force. A l'arrière, on a retenu la jambe de force reliée à des liens parallèles et à un bras tiré. On a toutefois dessiné un nouvel ancrage pour chaque jambe de force afin d'améliorer la stabilité latérale de la suspension. A l'avant, les jambes de forces sont reliées à un bras en forme de «L» utilisant des joints au silicone afin d'absorber les vibrations et filtrer les bruits de la route. Les soupapes des amortisseurs ont également été révisées pour offrir une plus grande stabilité au freinage. Enfin, dans chaque cas, les ressorts des cartouches de jambes de forces sont décentrés afin d'assurer un mouvement plus régulier et plus doux de l'amortisseur.

Cette plate-forme allongée, renforcée et plus sophistiquée utilise également une direction à assistance variable

et des freins ABS sur la plupart des modèles. Le système ABS est du type à quatre canaux, quatre capteurs et double circuit en diagonale. Donc, sans être radicalement transformée, la plate-forme et plusieurs de ses composantes ont été révisées afin de la raffiner davantage.

Traction intégrale

La compagnie Subaru se distingue avant tout par l'utilisation du moteur avec cylindres horizontaux de type «boxer» et sa propension à équiper la plupart de ses modèles de la traction intégrale.

Les ingénieurs de Subaru n'en démordent pas: le moteur horizontal avec cylindres opposés est le meilleur moteur que l'on puisse trouver. Et ils ne sont pas les seuls à croire à cette configuration: les ingénieurs de Porsche continuent de l'utiliser sur la 911 et Ferrari a créé par le passé plusieurs moteurs de ce type. Chez Subaru, ces moteurs sont réputés pour leur grande fiabilité et leur grande longévité.

Malheureusement, sous le capot des Subaru, ils ont la

réputation d'être fiables certes, mais de manquer de puissance, tout particulièrement à régime moyen. Le quatre cylindres 2,2 litres 16 soupapes en aluminium est un moteur sophistiqué qui bénéficie cette année d'un gain de 5 chevaux et de 3 livres-pieds de couple. Si l'intention est louable, les résultats ne sont pas à la hauteur, comme nous le verrons plus loin.

En plus d'augmenter la puissance du moteur, les ingénieurs en ont profité pour y apporter de nombreux raffinements mécaniques afin d'en améliorer la durabilité et la fiabilité. La même situation s'est produite au niveau des transmissions manuelles et automatiques, qui ont connu plusieurs révisions. La boîte automatique à commande électronique a été modifiée afin de rendre le passage des vitesses plus doux. De plus, cette boîte offre le passage automatique des modes de conduite économie et puissance. Selon les impulsions fournies par l'accélérateur, l'ordinateur de bord identifie le type de conduite et passe automatiquement en mode «puissance» ou «économie».

Fiche technique

Marque: Subaru	Modèle: Legacy
Carrosserie	Style: berline (familiale) Empattement: 263,0 cm Longueur: 459,5 cm (467 cm) Largeur: 171,5 cm Hauteur: 140,5 cm (145 cm) Poids: 1 375 kg (1 415 kg)
Groupe propulseur	Traction intégrale
Moteur	Type: 4 cylindres horizontaux Cylindrée: 2,2 litres, 16 soupapes Puissance: 155 ch à 5 400 tr/min
Transmission	Type: manuelle (automatique) Nombre de rapports: 5 (4)
Suspension	Avant: indépendante Arrière: indépendante
Freins	Avant: disques ABS opt. Arrière: tambours (disques avec ABS)
Direction	Type: à crémaillère
Divers	Pneus: P195/60HR15 (modèles LS et LSI) Capacité de carburant: 60 litres
Performances	Accélérations: 0-100 km/h: 10,3 s (11,2 s familiale automatique) Vitesse maximale: 195 km/h Consommation moyenne: 10,2 litres/100 km (estimé)

Côté pratique

- Nombre de places : cinq
- Volume du coffre: 12,6 pi³ (356 litres) 17,2 pi³ (488 litres)
- Sac gonflable: conducteur et passager
- Direction assistée: oui
- Garantie: 3 ans/60 000 km
- Fiabilité: très bonne
- Prix: 19 000 \$ à 26 000 \$ (prix estimés)

En résumé

- Cotes: Médiocre/Moyen/Bon/Très bon/Excellent
- Moteur: moyen
 - Freinage: bon
 - Tenue de route: très bonne
 - Confort: très bon
 - Finition: très bonne

Qualités

- Traction intégrale sophistiquée
- Système antipatinage efficace
- Finition soignée
- Habitacle plus spacieux
- Places arrière confortables

Défauts

- Moteur manque de punch
- Silhouette anonyme
- Boîte manuelle exécrable
- Prix relativement élevés
- Climatiseur moyen

CETTE SEMAINE LUNDI

■ Statistique Canada dévoile ce matin le nombre de permis à bâtir octroyés au Canada en mai et les résultats de son enquête mensuelle sur le commerce manufacturier pour le même mois.

MARDI

■ Statistique Canada rend public ce matin les données du commerce international du Canada pour le mois de mai ainsi que celles de l'indicateur avancé composite pour le mois de juin.

■ La Banque du Canada fixe son taux d'escompte à 14%. Le taux directeur se situe à 6,48 p. cent.

MERCREDI

■ Statistique Canada annonce ce matin les données pour le commerce au détail pour le mois de mai.

JEUDI

■ Statistique Canada dévoile ce matin les données sur le commerce de gros pour le mois de mai.

Bourse

MICHEL GIRARD

Les données parlent...

Vaut-il réellement la peine de diversifier géographiquement son portefeuille? Quel placement rapporte le plus? Quel type de portefeuille représente le meilleur gage de succès?

Dans une récente étude, la firme de planification financière Nadeau Provencher retrace les statistiques qui vont nous permettre de répondre à ces trois grandes questions fondamentales en matière d'investissement.

Diversification géographique

Le service de recherche de Nadeau Provencher a analysé la performance (en dollars canadiens) des 13 plus grands marchés boursiers au monde. L'étude porte sur 10 ans, de 1984 à 1993.

Quel est le pays qui a offert la pire performance boursière? Eh oui! c'est le Canada. La bourse canadienne, en se basant sur son principal indice, le TSE 300 de la Bourse de Toronto, a rapporté au cours de cette période un rendement annuel composé de 9 p. cent. Et ce, imaginez-vous, après avoir accompli l'exploit de terminer l'année 93 avec un gain exceptionnel de 32 p. cent de rendement, de loin la meilleure performance de la bourse canadienne au cours de cette période de 10 ans.

Le Canada accuse un retard important sur le pays qui arrive avant-dernier. La bourse de Singapour a offert aux investisseurs un rendement annuel composé de 13 p. cent.

Au troisième rang de la... queue, on retrouve nos voisins du Sud. L'indice S-P 500 de la Bourse de Chicago a rapporté sur 10 ans un rendement annuel composé de 15 p. cent. Remarquez qu'un rendement de 15 p. cent par année, ce n'est certes pas à dédaigner.

Voici la performance des 10 autres places boursières, par ordre décroissant de rendement annuel composé sur 10 ans: Hong Kong (37 p. cent); Espagne (26 p. cent); France (23 p. cent); Pays-Bas (23 p. cent); Suisse (20 p. cent); Royaume-Uni (19 p. cent); Allemagne (18 p. cent); Japon (17 p. cent); Suède (17 p. cent); Australie (15 p. cent).

Si cela peut nous aider à se consoler devant le rendement modeste de la bourse canadienne, soulignons qu'à l'instar de la bourse américaine, la bourse canadienne était la moins volatile des 13 places boursières analysées. Qui dit moins de volatilité, laisse entendre moins de risque. En principe du moins!

Quelle conclusion devrait-on tirer de cette analyse? L'investisseur canadien devrait toujours consacrer une partie de son portefeuille à des titres étrangers, soit directement en acquérant des actions étrangères, ou indirectement en détenant des parts de fonds mutuels d'actions étrangères.

La diversification géographique... ça paye.

Le meilleur placement?

Nadeau Provencher a retracé sur une période de 15 ans, soit de 1979 à 1993 inclusivement, le rendement annuel des trois grandes catégories de placement: les bons du Trésor de 90 jours (qui représentent le rendement offert sur les liquidités à court terme); les obligations (dont le rendement est représenté par la performance de l'indice obligataire de Scotia McLeod); la bourse (représentée par la performance du TSE 300). L'étude rapporte également la performance de la bourse américaine (selon l'indice S-P 500).

Des trois catégories d'investissement, c'est la bourse qui a obtenu la meilleure performance: les titres canadiens, selon le TSE 300, ont rapporté un rendement annuel composé sur 15 ans de 12,4 p. cent. La bourse américaine s'est avérée encore plus rentable avec un rendement de 16,5 p. cent.

Le marché boursier canadien ne détient toutefois qu'une bien maigre avance (un dixième de point) sur le marché obligataire. Les obligations ont rapporté un rendement annuel composé de 12,3 p. cent lors de cette période de 15 ans.

Pour un rendement similaire au marché boursier, était-il moins risqué d'investir dans le marché obligataire? A mon avis non! Parce que le comportement du marché obligataire évolue lui aussi en dents de scie. Sa performance dépend directement de l'évolution des taux d'intérêt.

Notez qu'au cours de cette période de 15 ans, seule l'année 1979 a procuré un rendement négatif au marché obligataire. Pendant cette même période, le marché boursier canadien a enregistré quatre années décevantes: 1981 (-10,3 p. cent); 1984 (-2,4 p. cent); 1990 (-14,8 p. cent); 1992 (-1,4 p. cent).

Par ailleurs, l'épargnant qui a décidé de ne courir absolument aucun risque en investissant ses économies dans des placements à court terme comme les bons du Trésor de 90 jours, s'est mérité pendant la même période un rendement annuel composé de 10,9 p. cent. Il faut dire que les années 1979 à 1982 inclusivement lui ont été très bénéfiques: c'était l'époque des hauts taux d'intérêt: 1979 (11,7 p. cent); 1980 (12,8 p. cent); 1982 (18,4 p. cent); 1983 (15,4 p. cent).

Le meilleur placement? Marché obligataire et marché boursier... c'est finalement du pareil au même en termes de rendement et de risque.

Le meilleur portefeuille?

Supposons qu'on vous donne le choix entre quatre portefeuilles types:

● Revenu: 50 p. cent de liquidités (bons du Trésor); 50 p. cent d'obligations (basé sur l'indice Scotia McLeod).

● Conservateur: 30 p. cent de liquidités (bons du Trésor); 40 p. cent d'obligations (indice Scotia McLeod); 30 p. cent actions (moitié moitié TSE 300 et S-P 500).

● Équilibré: 20 p. cent de liquidités (bons); 30 p. cent d'obligations (Scotia McLeod); 50 p. cent d'actions (moitié moitié TSE et S-P).

● Dynamique: 15 p. cent de liquidités (bons); 85 p. cent d'actions (40 p. cent TSE; 45 p. cent S-P).

D'après vous, quel portefeuille type a-t-il procuré le meilleur rendement annuel composé au cours des 15 dernières années, période au cours de laquelle on a connu des années de hauts taux d'intérêt; deux récessions; un krach boursier; un mini-krach boursier...

Réponse: c'est le portefeuille «dynamique», donc celui qui renferme le plus haut niveau d'actions (85 p. cent), qui remporte l'honneur avec un rendement annuel composé de l'ordre de 14,3 p. cent sur 15 ans. Pendant cette période, le «dynamique» a remporté l'honneur de la meilleure performance à huit reprises.

Non loin derrière, on retrouve le deuxième portefeuille qui contient le plus haut degré d'actions, soit l'équilibré (13,5 p. cent).

Les portefeuilles «conservateur» et «revenu» ont obtenu des performances fort intéressantes compte tenu de leur plus faible niveau de risque, soit 12,9 p. cent (conservateur) et 11,7 p. cent (revenu).

Transactions des initiés

MICHEL GIRARD

Un cas inusité, celui de la Banque Toronto-Dominion

Pour une rare fois, un haut dirigeant d'une banque achète sur le marché des actions de son institution! L'heureuse banque: la Toronto-Dominion.

● Alcan: Everaldo N. Santos a vendu 2925 actions. Prix de vente 31,38 \$. La vente a eu lieu le 7 juin dernier.

● Banque Toronto-Dominion: Stephen D. McDonald a fait l'acquisition d'un bloc de 10 000 actions ordinaires. L'achat a été effectué le 20 juin, au prix de 20,00 \$ l'action.

● Canwest Global Communications Corp.: Douglas Alexander Bonar a aliéné 1000 actions au prix de 32,75 \$ l'action.

● Compagnie Loblaw Limitée: Mervyn D. Booty a vendu 1500 actions, au prix de 22,75 \$.

● Cube Energy Corp.: Gary Wayne Selby s'est départi de 1000 actions ordinaires, au cours de 8,50 \$ pièce.

● Federal Industries: John Stafford Pelton a acheté 1000 actions, le 8 juin dernier. Prix payé: 6,63 \$.

● Greenstar Telecommunications: W. Gordon Blankstein a acquis en mai 10 000 actions au cours de 6,50 \$ pièce.

● Groupe Covitec: Richard Arcand a cédé sur le marché un bloc de 25 000 actions. Prix obtenu pour ses actions: 94 cents.

● Groupe immobilier Grilli: la société à numéro 2312-0702 a aug-

menté sa position de contrôle de quelque 12 000 actions. Les achats ont été effectués de janvier à mai. Le prix d'achat a joué entre 5,00 \$ et 6,00 \$.

● Groupe Jean Coutu: Carole Bouthillier a acheté 4000 actions, au cours de 10,25 \$ l'action.

● Groupe SNC-Lavalin: Simon Gamsa a acquis 500 actions au prix de 12,92 \$. Même chose pour Pierre Lundahl.

● Haley Industries: Harvey W. Murray a mis le grappin sur 6400 actions, au prix unitaire de 1,75 \$.

● Jannock Limited: Charles T. Fisher a acquis 500 actions au cours de 11,45 \$ US.

● Power Corporation du Canada: Peter Michael Pitfield a cédé sur le marché un bloc de 25 000 actions

ordinaires, le 17 juin dernier. Il a encaissé un prix de 20,88 \$. Le 22 février 1994, il avait levé un bloc de 60 000 options, lui permettant d'acquiescer autant d'actions à un prix de 8,50 \$.

● Provigo: Manon Renée Vennart a acheté à la fin mai 1000 actions ordinaires, au cours de 6,63 \$.

● Serenpet: Alan W. Tamasso a vendu 1000 actions au cours de 7,50 \$. Date de la transaction: 21 juin.

NDLR: Cette chronique hebdomadaire rapporte les transactions, de vente ou d'achat, que des actionnaires privilégiés ont effectuées sur le marché boursier. Les informations proviennent de la Commission des valeurs mobilières du Québec. Font partie des initiés, les individus qui occupent une position privilégiée dans les entreprises inscrites en Bourse, soit les dirigeants, les administrateurs, les principaux actionnaires (compagnies incluses), etc.

La Legacy emprunte beaucoup d'éléments au coupé SVX

DENIS DUQUET
collaboration spéciale

■ La boîte de vitesses manuelle de la Subaru Legacy est dorénavant plus robuste et moins bruyante.

Parlons maintenant du système de propulsion, comme plus de 75 pour cent des ventes sont des modèles à traction intégrale.

La nouvelle Legacy emprunte beaucoup d'éléments au coupé sport SVX. Le système comprend un module de contrôle électronique réparant le couple aux roues avant et arrière selon la situation du mo-

ment. Cet embrayage est placé derrière la transmission et est actionné grâce à un système hydraulique.

Le module électronique transmet ces informations à cet embrayage, qui répartit automatiquement le couple aux roues avant et arrière selon les conditions d'adhérence.

Cette année, Subaru propose pour la première fois une traction associée à un système antipatinage passablement sophistiqué. Le cœur de ce système est l'unité de contrôle des freins ABS.

Lorsque les capteurs placés sur une ou plusieurs des roues détectent

une perte de traction, la puissance du moteur est réduite en diminuant le nombre de cylindres alimentés en carburant.

Puis, si la roue continue à glisser, le frein de cette roue est actionné afin d'éliminer le patinage. Il s'agit du premier système monté sur une voiture de tourisme à proposer un système agissant sur l'injection de carburant et les freins. De plus, l'utilisation sélective des freins permet de simuler l'action d'un différentiel autobloquant électronique.

Finalement, il y a également la traction aux roues avant comme sur la plupart des autres voitures de tourisme.

La seule distinction de cette configuration est que le moteur longitudinal est placé en porte à faux devant les roues et assure une meilleure traction sur les plans inclinés.

Améliorée mais...

Quant à nos impressions de conduite, commençons par les éléments positifs. Cette nouvelle Legacy est nettement améliorée par rapport à la version précédente. Non seulement l'habitacle est-il plus confortable, mais la caisse est nettement plus rigide. Cela est apparent lors du passage des bosses et sur mauvaises routes.

La direction nous est également apparue plus précise, tandis que la tenue en virage est très neutre. Abordez un virage où la surface est glissante et cette Subaru à traction intégrale se comportera avec assurance.

Quant aux versions à système antipatinage, elles n'ont pas la même assurance mais peuvent également vous tirer d'embarras car le système fonctionne avec rapidité et efficacité.

Même si elle ne nous éblouit pas sa présentation, la Legacy mérite de très bons points en raison de son comportement homogène et de son confort. Malheureusement, cette fiche positive est assombrie par deux éléments, et non les moindres. Sur la version équipée de la boîte manuelle, c'est un véritable supplice que de tenter de trouver le bon rapport en raison d'un levier de vitesses aussi ténu qu'imprécis. Chez Subaru, on insiste pour affirmer qu'on a amélioré la transmission, mais cela n'a pas paru sur les modèles essayés.

La deuxième lacune de cette voiture est son moteur 2,2 litres, dont les performances dans les régimes intermédiaires sont très décevantes. Avec un modèle équipé de la boîte automatique, on boucle le 0-100 km/h en 11,2 secondes, ce qui est adéquat sans plus. Notons qu'avec une version manuelle, on peut enlever une seconde.

Mais il ne faut pas se fier à ces chiffres. En conduite normale, les performances à des vitesses variant entre 80 et 110 km/h manquent de punch. Il faut être vigilant lors des manœuvres de dépassement et en côte.

Avec la boîte manuelle, on est obligé de rétrograder en troisième, tandis qu'on doit enfoncer l'accélérateur avec vigueur sur la version automatique afin d'enclencher le rétrocontact.

Subaru semble reconnaître le problème, car on nous promet la venue d'un moteur 2,5 litres plus puissant

d'ici quelques mois. La Legacy, sera alors nettement plus attrayante.

La plus populaire

Améliorée à plusieurs chapitres, la Legacy devrait connaître une popularité accrue. Il s'agit d'une voiture logique et sérieuse, qui a d'ailleurs mérité le sceau d'approbation de la revue américaine Consumer Reports.

Sa traction intégrale est sophistiquée et efficace, tandis que le système antipatinage peut être désengagé selon le désir du conducteur et est lui aussi très performant.

Ceux qui sauront s'accommoder d'un moteur un peu trop timide et qui sont patients lors des manœuvres de dépassement réaliseront très rapidement qu'il y a plus dans une voiture que des performances pointues. Quant aux conducteurs plus impatientes, il vont certainement attendre la venue du moteur 2,5 litres.

Chez Subaru, on est quand même confiant de connaître du succès avec cette version sérieusement revue. Après tout, l'automne dernier, la nouvelle Legacy a dominé sa classe sur le marché japonais, un exploit dont les dirigeants de Subaru sont très fiers. Ils espèrent que cette nouvelle venue connaîtra autant de succès sur notre continent.

GENERAL MOTORS
DU CANADA LIMITÉE

V. Maureen Kempston Darkes

Madame V. Maureen Kempston Darkes est nommée vice-présidente de la General Motors Corporation et présidente-directrice générale de la General Motors du Canada Limitée, annonce M. John F. Smith Jr., chef de la direction et président de la GMC. Elle succède à M. George A. Peapples, muté à Washington où il occupe depuis le 1er juillet 1994 le poste de vice-président, Relations industrie-gouvernement, de la GM. Mme Kempston Darkes a débuté au service du contentieux de la GM du Canada en 1975, et est devenue conseillère juridique adjointe en 1979. Elle a été détachée au contentieux de la GMC à Detroit et a dirigé le service fiscal de la GM du Canada de 1980 à 1984. De 1985 à 1987, elle a rempli un mandat spécial au bureau du trésorier de la GM, à New York, et a été trésorière intérimaire de la GM du Canada jusqu'à sa nomination au poste de directrice générale, Affaires publiques, de la GMCL en avril 1987. En 1991, elle a été nommée vice-présidente aux Relations publiques et élue au conseil d'administration. Outre sa responsabilité aux Relations publiques, elle est devenue directrice générale, Services juridiques et affaires publiques, en juillet 1992 et secrétaire du conseil d'administration. Mme Kempston Darkes est membre du conseil de Hughes Aircraft Canada. Le gouvernement fédéral l'a désignée à la Commission d'étude automobile de l'Accord de libre-échange en 1989, et, en mars 1994, au Groupe de consultation sectoriel sur le commerce extérieur (GCSE) pour le matériel de transport. Mme Kempston Darkes est licenciée en histoire et en sciences politiques du collège Victoria, Université de Toronto, et diplômée de la faculté de droit de l'Université de Toronto. Elle est inscrite au Barreau de l'Ontario.

Pour la Rive-Sud et Montréal, y'a pas plus Chrysler que Touchette Chrysler!

COLT 1994
Taux incroyables de 4,9%
AUCUN COMPTANT!
Manuelle 5 vitesses • Sac gonflable côté conducteur • 2 miroirs • Dégivreur électrique arrière • Ensemble 21A

ACCLAIM 1994
Taux incroyables de 5,9%
AUCUN COMPTANT!
Climatiseur • Automatique • 4 portes • Sacs gonflables côté conducteur et côté passager

VOYAGER 1994
Financement de 7,9%
AUCUN COMPTANT!
Moteur V-6 • transmission automatique • Sacs gonflables côté conducteur et passager • Climatiseur • Radiocassette AM/FM stéréo • Ensemble 21T

Faites confiance à Chrysler

TOUCHETTE Chrysler
2175, rue Papineau
entre Sherbrooke et le Pont Jacques Cartier
526-6691

* Financement 48 mois, transport inclus. Taxes en sus. Sujet à l'approbation du crédit.

LA PLACE » HONDA
Aucune offre raisonnable ne sera refusée
Les plus petits prix en ville pour une Honda

Civic CX
10 695\$*
Climatiseur sans frais sur Accord LX et Civic SE

Accord LX
A PARTIR DE 17 995\$*
CIVIC Spec. ed. AUTO, AIR 15 295\$*

Taux d'intérêt réduit ou premier versement à l'automne
Urgent besoin de voitures usagées
*T.T.P. en sus

700, boul. Labelle, Blainville (aut. des Laurentides, sortie 25)
435-1122 / 875-1920

1976
3XXX
21 de messages 3X
3XXX
SPECIAL JUILLET
Conversation "life" 9 min. (interactif)
Concours Miss 3X 1993
RECEVEZ UN APPEL GRATUIT EN VOTANT
(514-418-0191) 9,99 \$ appel
plus bas prix au cd. 13 ans • M.J.A.

On ne modifie pas ce pick-up Ford 1948

JACQUES GAGNON

Des le premier coup d'oeil, un membre des Hell's Angels a eu le coup de foudre pour le pick-up de Denis Dionne, un Ford F-47 1948 d'une demi-tonne. La scène se passait lors d'une exposition à Trois-Rivières. Même s'il insistait et offrait un bon prix, les chances du motard étaient nulles car il avait eu le malheur de faire frémir M. Dionne en décrivant les modifications qu'il envisageait.

Après avoir examiné la camionnette on comprend son propriétaire. La moindre transformation aurait effectivement été un sacrilège.

M. Dionne, qui exploite une station-service à Saint-Bonaventure, près de Drummondville, possède son Ford depuis huit ans. Il l'a acheté d'un amateur de Drummondville, qui l'avait restauré. Le seul point faible était la peinture. Ce détail a été corrigé depuis et le Ford porte très bien ses couleurs originales, le «jaune chrome» avec les ailes marine. Les autres couleurs officielles sont le vermillon, le noir, le vert et le gris.

Tout, sur ce pick-up, est original à l'exception des signaux de direction. «Cette addition est obligatoire car si je sortais le bras aujourd'hui, personne ne comprendrait le message», commente M. Dionne.

Quant à l'équipement, il se limite à la chaufferette et à la radio.

Pour Ford, son pick-up 1948 était son premier véritable nouveau véhicule depuis la fin de la guerre car le design

des voitures n'a été revu que l'année suivante. La cabine est plus vaste, le pare-brise est monopiece et les dimensions de la lunette arrière sont beaucoup plus généreuses. Le pneu de secours, qui était auparavant fixé sur le marchepied gauche, est relégué sous la boîte. La liste des accessoires facultatifs est assez détaillée, mais n'en mentionnons que deux : le pare-soleil et un essuie-glace du côté du passager...

Le design aux lignes modernes a été un succès immédiat. D'ailleurs, cette année-là, Ford a connu ses meilleures ventes de camions depuis 1929. Ajoutons que le nouveau style est resté inchangé pendant trois ans.

En 1948, Ford fabriquait trois versions de camions légers : un demi-tonne, un trois-quarts de tonne et un trois-quarts de tonne lourd. Le choix des moteurs était simple : un six cylindres de 226,4 pouces cubes (3710 cc), d'une puissance de 95 chevaux, et un V-8 de 239,4 pouces cubes (3923 cc), d'une puissance de 100 chevaux. Dans les deux cas, la compression n'était que de 6,2:1.

Le prix de base du F-47 de M. Dionne était de 1239\$ (US). Aujourd'hui, un tel véhicule peut valoir jusqu'à 8500\$ (US). Il faut préciser que les camions anciens ont généralement moins de valeur que les voitures.

M. Dionne ne s'intéresse pas qu'aux camions. Il se rend généralement dans les concours ou les expositions avec une solide remorque attachée à son pick-up. Elle contient un engin stationnaire Forano construit en 1914, à Plessisville.



En 1948 Ford a complètement transformé l'allure de ses camions légers. À gauche, un engin stationnaire Forano... de 1914.

Pourvu d'un moteur à un cylindre d'une puissance de 11 chevaux, cet en-

gin servait à actionner différentes machines agricoles. C'est un peu l'ancêtre du tracteur.

De plus, il arrive à M. Dionne d'exposer en même temps un autre de ses véhicules, une Monarch 1948.

NOS PRIX LES PLUS BAS EN 1994!



Mazda Protegé
modèle D4DP54AA00

11595\$*

- Moteur 1,8 litre de 103 ch.
- Boîte manuelle 5 rapports surmultipliée
- Direction à assistance variable en fonction du régime
- Freins assistés
- Suspension indépendante aux quatre roues
- Dossiers arrière rabattables 60/40

LOCATION
Personnalisée
MAZDA

Les concessionnaires

mazda

du grand Montréal



Mazda 626 Cronos
modèle F4DS54AA00

15889\$*

- Moteur 2 litres à DACT 16 soupapes de 118 ch.
- Boîte manuelle 5 rapports surmultipliée
- Direction à assistance variable en fonction du régime
- Freins assistés
- Radio AM/FM stéréo à lecteur de cassette, inversion auto et commandes logiques
- Colonne de direction inclinable

* Le concessionnaire peut vendre à prix moindre. Les prix incluent tous les rabais offerts par Mazda. Transport, préparation et taxes en sus. Les modèles peuvent être légèrement différents de ceux illustrés. L'acquisition du véhicule doit être effectuée selon l'inventaire du concessionnaire entre le 5 juillet et le 3 août 1994 inclusivement. Cette offre d'une durée limitée ne peut être combinée à aucune autre. Toutes les Mazda sont couvertes par la garantie Leadership Mazda pare-chocs à pare-chocs de 3 ans / 80 000 km, sans franchise, ainsi que par une garantie 5 ans / 100 000 km des composantes principales. Des protections Étendues Mazda sont aussi offertes.

Gabriel 18 ET 19 JUILLET SEULEMENT

GRANDE VENTE

NOUS VOUS GARANTISSONS LE MEILLEUR INVENTAIRE

CHANGEMENTS D'HUILE GRATUIT À VIE*

CIVIC 94

ACCORD 94

ESSENCE GRATUITE*

NOUS GARANTISSONS LE MEILLEUR ACHAT

HONDA GABRIEL

VOIR DÉTAILS SUR PLACE

SERVICE PLUS ouvert du lundi au jeudi jusqu'à 21 h 30

7000, boul. Henri-Bourassa Est, Mt-Nord — 327-7777

Gabriel 18 ET 19 JUILLET SEULEMENT

GRANDE VENTE

RABAI JUSQU'À 2 170\$ OU CLIMATISATEUR GRATUIT

CHANGEMENTS D'HUILE GRATUIT À VIE*

PROTEGE 94

CRONOS 94

ESSENCE GRATUITE*

NOUS GARANTISSONS LE MEILLEUR ACHAT

MAZDA GABRIEL

VOIR DÉTAILS SUR PLACE

Je me sens bien.

5333, rue St-Jacques Ouest, Montréal — 484-7777

Gabriel 18 ET 19 JUILLET SEULEMENT

GRANDE VENTE

NOUS VOUS GARANTISSONS LE MEILLEUR INVENTAIRE

CHANGEMENTS D'HUILE GRATUIT À VIE*

COROLLA 94

CAMRY 94

ESSENCE GRATUITE*

NOUS GARANTISSONS LE MEILLEUR ACHAT

LEXUS TOYOTA GABRIEL

VOIR DÉTAILS SUR PLACE

3333, ch. Côte-de-Liesse, St-Laurent — 748-7777

CAA vous conseille



■ Selon la toute dernière étude sur les coûts d'utilisation d'une automobile réalisée par le CAA-Québec, il en coûte en moyenne 1 160\$ par année en essence pour rouler avec une voiture (pour un trajet de 22 500 kilomètres), ce qui représente environ 14 p. cent des dépenses totales d'un automobiliste. Pas étonnant que bien des gens se demandent comment ils peuvent s'y prendre pour diminuer la facture. Il existe également une autre bonne raison de chercher à économiser le carburant: l'environnement. À ce chapitre en effet, moins on consomme, moins on pollue.

Parmi tous vos critères d'achat, pourquoi ne pas inscrire la consommation d'essence? Et pour ce faire, vous pouvez utiliser le *Guide de consommation de carburant 1994* publié par Transports Canada. Pour l'obtenir, vous n'avez qu'à en faire la demande à l'adresse suivante: Direction des affaires publiques, Transports Canada, Ottawa K1A 0N5.

Certes, il s'agit là de données théoriques mais ce guide est particulièrement

Consommation de carburant: vous avez votre mot à dire

utile pour comparer les différents modèles entre eux. De plus, vous y retrouverez d'intéressants conseils liés à l'économie de carburant.

De façon générale, il est important de savoir qu'une voiture à transmission automatique consomme plus d'essence qu'une voiture identique équipée d'une transmission manuelle. Si vous faites beaucoup de trajet sur autoroute, le régulateur de vitesse peut représenter une option intéressante puisqu'il vous permet de rouler à vitesse constante.

Constance et douceur, voilà la règle d'or quand on parle de conduire en fonction de l'économie. Des vitesses uniformes, des freinages et des accélérations progressifs et une certaine anticipation des mouvements de la circulation sont autant de gestes qui vous feront économiser. Présentons ici quelques conseils efficaces à ce chapitre.

Si vous possédez plus d'une voiture, utilisez de préférence celle qui consomme le moins d'essence. Planifiez autant que possible votre itinéraire en évitant les routes achalandées et même, pourquoi pas, les heures de pointe si vous le pouvez. En faisant démarrer sa voiture selon les directives du fabricant, en évitant de laisser tourner inutilement le moteur au ralenti, en évitant de donner un coup sur l'accélérateur avant de couper le contact, vous diminuerez d'autant la consommation de votre voiture. Et même si la saison froide n'est pas pour de main, il faut cependant rappeler que l'hiver, il n'est pas nécessaire de faire réchauffer le moteur durant plusieurs minutes. Dans ce cas précis, le chauffe-moteur est presque indispensable. Vous devriez mettre toutes les chances de votre côté en le branchant environ deux à trois heures avant le départ, quand le mercure descend sous les -15°C à -18°C.

Ne remplissez pas trop votre réservoir pour éviter les pertes et la pollution engendrées par l'évaporation de l'essence. Par temps très chaud, l'expansion du carburant par la chaleur pourrait également causer un débordement. Si vous avez à changer le bouchon du réservoir, remplacez-le par un autre conforme aux besoins de votre véhicule. Un bouchon non approprié peut causer des problèmes de moteur. Surveillez étroitement la consommation d'essence de votre voiture et vos dépenses en carburant. Peut-être pourriez-vous ainsi corriger certaines habitudes et même, qui sait, déceler une quelconque anomalie éventuelle de votre voiture.

Selon Transports Canada, un véhicule mal entretenu peut entraîner une hausse de la consommation de l'ordre de 15% par rapport à la normale. Quoique nous ne disposions d'aucun chiffre sur le sujet, on sait que la pression des pneus est également à surveiller. Conclusion? Votre manuel du propriétaire est, à sa façon, un guide d'économie de carburant puisqu'il vous indique comment retirer le maximum de votre voiture.

Il s'agit ici d'analyser en quelque sorte, votre comportement général face à la voiture. Que ce soit pour votre magasinage hebdomadaire, pour vos vacances, pour vos loisirs ou pour toute activité sociale, il y a toujours moyen d'analyser la pertinence de vos déplacements. Peut-être identifieriez-vous ainsi plusieurs petites tactiques d'économie qui, au bout du compte, finiront par paraître. Voici quelques exemples.

Faites une liste des courses que vous devez faire et combinez autant que possible vos déplacements. Un seul centre commercial peut parfois répondre à tous vos besoins. Utilisez le transport en commun si cela est possible et pourquoi pas, redécouvrez les joies du cyclisme ou de la marche (si la température vous le permet, bien sûr). Le covoiturage peut-il vous accommoder?

Si on vous parle de gadgets destinés à améliorer la consommation d'essence, soyez circonspect. L'économiseur miracle n'a pas encore été inventé. À vrai dire, le seul économiseur qui pourrait être efficace pour le moment, c'est vous et vos habitudes!

PROLONGATION

GIGANTESQUE

VENTE D'INVENTAIRE

DE JETTA DÉMONSTRATEURS (NON UTILISÉES)

100 55 JETTA DISPONIBLES

AUSSI PLUS DE 110 GOLF CL NOIRES OU ROUGES

JETTA CL À 195\$/48 mois

JETTA GL À 225\$/48 mois

ESSENCE OU DIESEL

AUCUNE OFFRE RAISONNABLE NE SERA REFUSÉE

Versement initial de 3 000 \$ ou échange équivalent, premier paiement de 198 \$ pour la CL et de 225 \$ pour la GL, dépôt de garantie remboursable de 225 \$ pour la CL et de 275 \$ pour la GL, 20 000 km par année inclus, excédent à 10¢ le kilomètre. Aucune obligation d'achat à la fin du terme. Taxes en sus et sujet à l'approbation du crédit. L'offre prend fin le 22 juillet 94.

CHEZ

Automobiles E. Lauzon

1384, boulevard Labelle, Blainville
Tél.: 430-1460
Sortie 25 de l'autoroute des Laurentides, tournez à gauche sur Cure-Labelle.

PUBLIREPORTAGE

TRANSMISSION D'INFORMATION

«Quoi faire en cas d'accident?...» (2e partie)

La semaine dernière nous révisions la procédure à suivre sur la scène d'un accident. Nous avons aussi parlé du «constat amiable».

La prochaine question: «Quoi faire avec le véhicule endommagé?» Si l'accident s'est produit sur une autoroute, il se pourrait que les droits de remorquage relèvent d'une seule compagnie. Même si c'était le cas, nous vous recommandons fortement d'exiger que votre véhicule soit amené chez votre concessionnaire. Si vous essayez un refus de la part de l'employé de la compagnie de remorquage, avisez votre concessionnaire de ramener le véhicule à sa place d'affaires dans les plus brefs délais.

Puis avisez votre courtier d'assurances en lui fournissant le plus de détails possibles. Si la police a complété un rapport de l'accident, obtenez le numéro du rapport et en avisez votre assureur. Ceci devrait faciliter l'ouverture du dossier et accélérer le règlement.

Se rappeler qu'il est de votre droit de choisir le réparateur et votre concessionnaire demeure votre meilleur choix.

- **Votre concessionnaire** connaît votre véhicule mieux que quiconque.
- **Le personnel de votre concessionnaire** est le mieux qualifié pour exécuter tout travail mécanique ou de débosselage sur votre véhicule.
- **Votre concessionnaire** utilisera des pièces de remplacement d'origine qui portent une garantie.
- **Votre concessionnaire** supporte un inventaire substantiel de pièces de remplacement. Ceci pourrait éviter des délais ennuyeux.
- **Votre concessionnaire** possède un équipement sophistiqué pour effectuer les réparations en accord avec les spécifications du manufacturier.
- **Le personnel de votre concessionnaire** a été entraîné pour effectuer des réparations de qualité.
- **Votre concessionnaire** veut votre satisfaction totale, ce qui nous garantit une qualité de travail exceptionnel.
- **Votre concessionnaire** tient à votre clientèle.

Personne n'a votre satisfaction à cœur comme votre concessionnaire.

En cas d'accident, votre meilleure décision est de faire réparer votre véhicule chez votre concessionnaire.

Quand vous communiquerez avec vos assureurs suite à un accident, insistez pour que votre concessionnaire fasse les réparations. C'est votre droit!

N'oubliez jamais que conduire défensivement... c'est payant! Bonne route!

LA CORPORATION DES CONCESSIONNAIRES D'AUTOMOBILES DE MONTRÉAL INC.

2335, Guénette
St-Laurent, Qué.
H4R 2E9

HONDA

Accord LX

A partir de **17 850\$***

9.9%** Taux fixe Sur tous les modèles en stock

Modèle: CB723

TRANSMISSION AUTOMATIQUE & CLIMATISATION SANS FRAIS COMPRIS!

Il ne reste que quelques Civic Edition Spéciale avec CLIMATISATION SANS FRAIS.

Montréal, 1110, Bleury, 879-1550

Laval, 266, boul. Labelle, 625-1953

GAREAU

MAZDA

GRANDE VENTE DES VACANCES

Venez profiter de notre vaste choix d'inventaire à des prix de liquidation. Nous devons vendre 50 voitures d'ici au 4 août 1994. Profitez-en!

\$9 395 MOD. C3BK54

\$11 595 MOD. D4DP54

\$15 889 MOD. F4DS54

Transport et préparation en sus.

UNE VISITE S'IMPOSE.

10175, Papineau 381-3987

GAREAU MAZDA

GAGNANT CANADIEN

léveillé TOYOTA

Avec vous depuis 1969

501, boul. Terrebonne, Terrebonne



TIME MAGAZINE

Lauréat du titre de «concessionnaire de l'année»

(514) 471-4117

Stratégie de placements 101

Quatre-vingt p. 100 des gens pensent que les entreprises se doivent d'aider les organismes de charité et sans but lucratif; 58 % des consommateurs privilégient les entreprises socialement responsables, au moment d'acheter.

Donner aux causes de votre milieu, ça rapporte!



Devenez "une entreprise généreuse" Renseignez-vous au (514) 521-9900



La générosité réinventée

Gabriel

18 ET 19 JUILLET SEULEMENT

GRANDE VENTE

NOUS VOUS GARANTISSONS LE MEILLEUR INVENTAIRE

CHANGEMENTS D'HUILE GRATUIT À VIE*

ESSENCE GRATUITE*

NOUS GARANTISSONS LE MEILLEUR ACHAT

ACURA GABRIEL

*VOIR DÉTAILS SUR PLACE

GARANTIE PROLONGÉE 6 ANS OU 160 000 KM ET ASSISTANCE ROUTIÈRE

4645, boul. St-Jean, D.-D.O. — 696-7777

NE CHERCHEZ PLUS! LE PLUS GRAND CHOIX DE

GRAND CHEROKEE

EST CHEZ **LA SALLE JEEP EAGLE**

6 cyl. ou 8 cyl.

PLUS DE 18 POUR LIVRAISON IMMÉDIATE

POUR UNE CHEROKEE AU MEILLEUR PRIX

VENEZ CHEZ:

La Salle

Jeep Eagle

5 minutes du centre-ville

7315, NEWMAN, LASALLE (angle Léger)

555-5995

Gilles Richard du Circuit Mercury n'a jamais été à court d'idées pour trouver des meilleurs moyens de servir sa clientèle. Depuis quelque temps, il offre les plus bas prix garantis à sa clientèle. Cette politique est devenue populaire dans les entrepôts de rénovation domiciliaire et Gilles l'applique avec succès dans son établissement. Il est difficile de trouver un concessionnaire qui soit plus inventif que Gilles pour toujours en donner plus à ses clients. Et il faut souligner que la qualité du service manque d'imagination toutefois: elle est toujours impeccable jour après jour!

Jacques Saint-Germain est un homme très occupé par les temps qui courent. En plus de remplir les fonctions de président de Chicoinc Automobile, il est également le nouveau président du Centre l'Automobile International Rive-Sud. Ce nouvel établissement est la résultante de la fusion en quelque sorte de Silver Star Rive Sud et Lemenn Automobiles. Cette concession demeure toujours sur le site de Silver Star sur le boul. Taschereau et regroupe trois marques de prestige: Mercedes, Jaguar et Volvo. Et ce cumul des charges n'empêche pas Jacques de présider des établissements offrant

un service de très haute qualité. Ainsi, Chicoine Auto a été reconnu par Volvo comme étant un de ses «Concessionnaires par excellence». Voilà un homme qui ne craint pas les défis et qui sait les relever.

★★★
Jean-Guy Deslauniers de Deslauniers Automobiles ne lésine pas lorsqu'il achète. Ainsi, tout récemment, il s'est procuré 40 bicyclettes d'un seul coup. Le vendeur de vélo a été médusé par cette vente miracle. Ne craignez rien, Jean-Guy n'a pas l'intention de faire du vélo une profession ou de changer de vélo tous les jours pendant quarante jours. Cet achat a été réalisé dans le cadre de sa plus récente promotion au cours de laquelle il offrait une bicyclette gratuite aux 40 premiers acheteurs de voiture neuve. Cette promotion a été appréciée des clients qui, en plus de repartir avec une voiture neuve, pouvaient étrener un vélo neuf pour leurs vacances.

Rinehilde Brand du Garage Francke a bien apprécié son voyage à Lake Tahoe au Nevada où elle a participé au symposium des «Concessionnaires par excellence» organisé par la compagnie Volvo. Son établissement est l'un des cinq établisse-

ments nommés par Volvo à ce titre tant convoité. E ce voyage n'est pas le fruit du hasard puisque tous les concessionnaires Volvo se livrent une lutte de tous les instants pour offrir le meilleur service possible à la clientèle tout en excellant au chapitre des ventes. Comme tous les autres lauréats, elle entend bien récidiver l'an prochain.

Pendant que les clients de Renault Canada sont partis à la découverte de l'Europe cet été au volant de voitures Renault acquises dans le cadre du programme achat-rachat, Sylvie Dubeau de Renault Canada s'est attaquée aux allées du Club Laurentien à Saint-Faustin. Mais sa présence sur un terrain de golf en semaine est justifiée par une bonne cause. En effet, Sylvie a participé à la Classeque

des étoiles Robert Charlebois. Les sommes recueillies lors de ce tournoi seront remises au Téléthon des Étoiles. Par contre, il est impossible de connaître le score de Sylvie pour la journée.

★★★
Bill Neary, le gérant général de Pointe Claire Plymouth Chrysler, est très heureux de posséder un vendeur de la trempe de Michel Fortier dans son équipe de vendeurs. Michel est un leader dans son domaine et il figure toujours très avantageusement au palmarès des représentants de cet établissement quand il n'est pas en tête de liste. Michel pour sa part se sent supporté par les services de qualité offerts par ses collègues et par la qualité des produits Chrysler. Les deux comparses doivent se préparer à être très occupés à l'automne avec l'arrivée des nouvelles Cirrus et Stratus. En

attendant, l'engouement pour la Neon est toujours au point fort.

Frank Delino de chez Honda de Sigi a connu un mois de juin fort occupé. En fait, il a tellement vendu de voitures pendant ce mois qu'il s'est classé au premier rang des représentants chez ce populaire établissement de la rue Bleury. Son patron Kuno Wittmer a toujours été reconnu pour offrir à ses clients des prix vraiment époustouflants. Toutefois, les succès de Frank ne sont pas une simple affaire de prix. Il connaît du succès en raison de son professionnalisme et de ses connaissances de la voiture.

Si vous rencontrez **Louis L'Heureux** aujourd'hui et trouvez qu'il a l'air fatigué, c'est normal. Et la raison de sa fatigue n'est pas que ses patrons font trop travailler le directeur technique de BMW Canada pour le Québec. C'est tout simplement qu'il a fait la noce toute la fin de semaine puisqu'il a marié son fils Pierre samedi. Toutes ces émotions passées, Louis est fatigué mais heureux de voir que son fils a trouvé la perle rare. Et si leur mariage peut tourner aussi rond qu'un moteur BMW, le couple sera des plus heureux et pour fort longtemps.

Claude Jeannard de Ovalle Lincoln Mercury a la tâche la plus ingrate qui soit: tenter de donner entière satisfaction à la clientèle la plus exigeante en ville. Les habitants du quartier entourant cette concession ont la réputation de s'y connaître et d'être exigeants en fait de service. D'ailleurs, si l'établissement a prospéré depuis quelques années, c'est justement parce que les clients apprécient la qualité du service qui leur est offert. Claude remplit donc ses fonctions avec efficacité et il s'assure également d'embaucher des mécaniciens qui sont de la plus grande compétence.

★★★
Fernand et André Brassard de Coupal & Brassard d'Iberville sont des concessionnaires Nissan qui se creusent constamment les méninges afin d'offrir à leurs clients le meilleur service possible. Il faut croire que la clientèle apprécie ce qui est fait pour elle car l'indice de satisfaction de la clientèle de ce concessionnaire est très élevé. C'est la raison qui a motivé la CCAQ à remettre à cet établissement son trophée de Concession émérite. Inutile de souligner qu'on entend bien récidiver pour 1994. Voilà des propriétaires qui doivent certainement être d'accord avec la politique de satisfaction totale de Nissan.

Pas de Corvette à Sainte-Thérèse

DENIS DUQUET
collaboration spéciale

■ Depuis que l'usine General Motors de Sainte-Thérèse a commencé à monter les Chevrolet Camaro et Pontiac Firebird, une rumeur persistante dans toute l'industrie et parmi les spécialistes voulait que cette usine serve également à l'assemblage de la future version de la Corvette, prévue pour 1997.

Malheureusement, la future Corvette ne sera pas fabriquée au Québec. Lors du dévoilement des nouvelles Chevrolet 1995, Jim Perkins a officiellement annoncé que la survie de la Corvette était un fait accompli, que la nouvelle version nous arriverait en tant que modèle 97 et que, finalement, elle serait toujours assemblée à l'usine de Bowling Green au Kentucky.

Personne chez Chevrolet n'a voulu commenter de façon officielle la raison pour laquelle l'usine du Kentucky avait été choisie, compte tenu qu'elle fonctionne à près de la moitié de sa capacité. Quoi qu'il en soit, ce que les Américains considèrent comme étant la seule voiture sport de conception et de fabrication américaine ne sera pas assemblée au Canada. Il semble que par dessus les chiffres et les analyses rationnelles, Chevrolet considère la Corvette comme un symbole national et que ce serait un sacrilège de la fabriquer ailleurs qu'aux États-Unis. C'est un peu comme si la Cadillac était fabriquée à Taiwan ou que les Québécois achètent du sirop d'érable en provenance du Venezuela.

Des gens qui doivent respirer d'aise sont les dirigeants du nouveau musée dédié à la Corvette qui est en voie de parachèvement à Bowling Green, au Kentucky. Il aurait été fortement embarrassant d'inaugurer un musée presque en même temps qu'on aurait annoncé le départ de la Corvette de la scène locale. A Bowling Green, on se déclare la « Capitale mondiale de la Corvette » et on est extrêmement fier de l'être. D'ailleurs, il en est de même pour l'usine de Sainte-Thérèse, qui est déclarée « capitale mondiale des Camaro et Firebird ».

LE CONSEIL DE LA SEMAINE

Gare au code

■ Vous vous souvenez sans doute des nombreuses heures que vous avez consacrées à apprendre le code de la route en prévision de votre examen pour l'obtention du permis de conduire. A cette époque, vous connaissiez la signification de toutes les affiches de signalisation routière, saviez qui avait le droit de passage dans toutes les situations et bien d'autres éléments pertinents. Malheureusement, au fil des années, vous en avez oublié une bonne partie. Toutefois, la loi demeure la même, que vous ayez oublié ou non. Il serait donc recommandé de consulter et de relire au moins une fois par année le code de la route. Vous serez un conducteur plus prudent et plus en mesure de savoir quoi faire en toutes circonstances. De même, avant un séjour à l'étranger, il est fortement recommandé de vous informer des lois de la circulation routière en vigueur dans le ou les pays visités.

Climatiseur sans frais



Oui, vous avez les moyens
de posséder la voiture
importée de l'année

Voiture importée de l'année 1994
Magazine Motor Trend

rtée de l'année 1994
otor Trend



HONDA ACCORD LX
\$298^{*}_{36 mois}

Caractéristiques de l'Accord LX:

- Résistance aux impacts latéraux (normes de 1997)
- Suspension indépendante à deux leviers triangulés aux 4 roues avec barre stabilisatrice avant
- Coussins gonflables avant gauche et droit
- Miroir sur les deux pare-soleil
- Direction et freins assistés
- Programmeur de vitesse
- Rétroviseurs télécommandés
- Télécommande verrouillable du coffre et de la trappe d'essence
- Conduits de chauffage à l'arrière
- Chaîne AM/FM stéréo avec lecteur de cassettes, 4 haut-parleurs et antenne électrique
- Montre numérique à quartz
- Tableau de bord complet

HONDA EX
ACCORD

\$~~358~~³⁶ mo

Caractéristiques supplémentaires de l'Accord EX:

- Boîte automatique
- Climatisation sans CFC
- Vitres et serrures électriques
- Rétroviseurs à télécommande électrique
- Chaîne AM/FM stéréo de 50 watts avec lecteur de cassettes, 4 haut-parleurs
- Porte-gobelets
- Miroir éclairé sur le pare-soleil droit
- Freins à disque aux 4 roues avec système antiblocage en option
- Rétroviseurs et poignées de porte de couleur assortie à la carrosserie
- Bien entendu, comme toutes les Accord, la berlina EX est protégée par la Garantie Sans Détour Honda de 5 ans ou 100 000 km

**Prix
réduit
\$333***

Offre d'une
durée
limitée

Quantités limitées

* La ceinture de sécurité, on s'y attache. "PLAN 36" de nos Honorables Honda est attaché à l'entramis de Honda Canada Finance Inc. Montants basés sur l'utilisation d'une berline Accord LX 1994 neuve à boîte manuelle (CD 551R), soit 298 \$ par mois durant un bail de 36 mois (paiement total de 10 728 \$), et d'une berline Accord EX 1994 neuve à boîte automatique (CD 563R), soit 333 \$ par mois durant un bail de 36 mois (paiement total de 11 988 \$). Versement initial de 2 500 \$, premier versement mensuel de 250 \$, de garantie de 36 mois, dans les deux cas. Franchise de 72 000 km (0,10 \$/km excédentaire). S.A.C. Taxes, immatriculation et assurance en sus. Option d'achat disponible. Le prix de location peut varier selon le concessionnaire. Informez-vous dès aujourd'hui chez un concessionnaire Honda.

CHIEZ LES CONCESSIONNAIRES PARTICIPANTS

SEUILLEMENT

[illegible]

D'incomparables Gaspésiens; une contrée toute en nuances

■ Il y a deux ans, Brigitte et Stéphane ont parcouru l'Amérique, de l'Alaska à la Terre de Feu. Leur journal de bord est paru dans *La Presse*. Tout au long de la saison estivale, avec leur nouveau bébé Frédérique, ils vont parcourir le Québec. Chaque semaine, ils font le récit de leur voyage. Leur troisième reportage nous parvient de la Baie des Chaleurs, en Gaspésie.

**BRIGITTE LEFEBVRE
et STÉPHANE BORDELEAU**
collaboration spéciale
BAIE DES CHALEURS

Pour apprécier une région à sa juste valeur, il faut rencontrer les gens qui l'habitent. Dans la Baie des Chaleurs, un peu par hasard, d'incomparables Gaspésiens se sont trouvés sur notre route pour nous faire découvrir une contrée toute en nuances: un gai luron bien enraciné; une jeune Amérindienne déterminée; et un excentrique nouveau venu.



contrer une femme. Du ben bon monde!

Quand nous sommes arrivés chez lui, il nous attendait sur le perron, avec sa femme. Incroyable, cet accueil. Ils nous ont reçus avec une chaleur désarmante. Comme s'ils nous connaissaient depuis toujours. Nous sommes bien des amis de son fils, oui, mais que notre venue semble tant les enchanter? C'était bien mal les connaître. Les Bourque sont Gaspésiens. Ils sont de la campagne. Vous seriez un inconnu, un itinérant, et ils vous accueilleraient avec plaisir. Pour jaser, échanger, partager. Ou encore pour jouer aux cartes, si vous êtes un amateur. Une p'tit partie de canasta, peut-être?

Ce qu'on pensait être une visite de quelques heures s'est transformée en un arrêt de quelques jours. Saumon frais, pudding aux framboises, pâté au poulet... La table de Jacqueline est imbattable.

Quant à Charles-Eugène, il aime sa tondeuse, adore sa souffeuse et vénère sa voiture. Ses frères travaillent le bois, mais lui, c'est les machines.



Lori Ann Martin est fière de ses origines micmaques

Après quelques années comme chauffeur de taxi, au cours desquelles il a charmé toutes les jolies filles du coin (mais il affirme avoir marié la plus belle, et c'est sans doute vrai), il a manié les grosses machines du Ministère des transports.

Et il faut entendre les histoires de Charles-Eugène! Pour les comprendre par contre, attention: l'accent n'est pas toujours facile... Et que dire des expressions! Charles-Eugène n'a pas dédain des serpents: les serpents le font zir... En Gaspésie, la langue française varie selon l'âge de celui qui la parle et selon le village. Mais partout dans la Baie des Chaleurs, elle chante.

Du côté du Saint-Laurent, de Sainte-Anne-des-Monts à Percé, c'est la beauté des villages qui nous a émerveillés. Par ailleurs, dans la Baie des Chaleurs, ce sont les gens qui nous ont charmés. Caplan sans Charles-Eugène ne serait qu'un petit village de maisons dépareillées, tout comme Bonaventure, Chandler ou New Carlisle. Parfois de jolis coins, bien sûr, mais le plus souvent, la route est banale.

Charles-Eugène nous a fait découvrir cette impressionnante falaise, derrière la maison, où les oeufs des goélands venaient tout juste d'éclore. Il nous a fait rire, il nous a fait marcher, et s'il avait pu, il nous aurait fait danser.

À Caplan nous passions, à Caplan nous retournerons.

Une culture qui se meurt

Nous sommes entrés sur la réserve amérindienne de la Restigouche prudemment, comme en terre étrangère. Et d'ailleurs, nous y étions des étrangers.

Population: 1500... 1499... 1498... 1497...

Lori Ann Martin est Micmaque. Elle a grandi dans cette réserve avec sa mère, ses frères et son peuple. Aujourd'hui, à 20 ans, sa beauté est indiscutable, mais c'est son assurance qui nous frappe. Elle s'est fixée des objectifs de vie et rien ne l'arrêtera: «l'étude à l'université, au Nouveau-Brunswick, et tout va bien. Je termine bientôt le programme de travail social et je chercherai ensuite un emploi.»

Pas question pour elle d'entrer dans le cercle vicieux du bien-être social. «On tue les hommes à petit feu avec ça, nous a-t-elle dit. Il nous faut des défis dans la vie. Si le gouvernement voulait vraiment nous aider, il encouragerait les jeunes à poursuivre leurs études, à vaincre cette léthargie qui se transmet de génération en génération. Très peu de jeunes complètent leur études secondaires, ici, et les rares qui se rendent à l'université ne terminent pratiquement jamais leur cours.»

Bien que les problèmes soient nombreux sur la réserve, ce n'est pas chez elle que Lori Ann travaillera. En effet, on accepterait mal que la «petite voisine» devenue travailleuse sociale vienne nous dire comment régler nos problèmes. Et de toute manière, elle n'est pas très attachée à son village. La corruption, le laisser-aller, le favoritisme... C'est en vain qu'elle exprime ses désirs et ses frustrations au conseil de bande. On l'entend sans l'écouter. Elle est déçue. «Je n'ai plus de tout confiance en la politique», nous confie-t-elle.

C'est avec fermeté et sans hésitation que Lori Ann exprime son opposition à

l'obtention de l'autonomie de la réserve: «Ce serait le début de la fin. Il y a beaucoup trop de discordance au sein de la bande.» La justice ici... connaît pas. Du moins pas encore.

Malgré son jeune âge, Lori Ann a le courage de ses opinions. Elle affirme que son peuple est l'un des plus violents du Québec. Et les événements des dernières semaines reflètent bien ses propos. En effet, deux policiers de la Sûreté du Québec ont eu une altercation avec de jeunes Micmacs. Ils ont été blessés, et leur voiture, incendiée. Tous ces jeunes, en partie des amis de Lori Ann, seront poursuivis en justice.

«Les causes que défendent les Amérindiens sont justes, dit-elle. Ce sont les moyens utilisés qui sont inacceptables. Prenez Oka, par exemple. C'est révoltant qu'on veuille utiliser le site d'un cimetière ancestral comme terrain de golf. On ne viole pas impunément ce que les Amérindiens ont de plus sacré. Mais les barrières, les armes ou la violence... Je n'y crois pas.»

Le sourire épanoui de cette belle Amérindienne détonne dans l'atmosphère étouffante de la réserve. D'ailleurs, elle n'attend que le moment de la quitter. Avec le départ d'une telle femme, la culture micmaque s'effrite encore un peu. 1496... 1495...

Complètement fou! Parole de Gaulois...

Depuis plusieurs centaines d'années, les Micmacs habitent la Baie des Chaleurs. Depuis plusieurs dizaines d'années, la famille Bourque s'y est aussi installée. Ce n'est toutefois que depuis quelques années que Jean Roussy y a élu domicile. Et quel domicile!

En effet, tous les gens du coin en ont entendu parler, certains l'ont visité, d'autres y ont dormi. Nombre de gens à travers la province connaissent l'histoire de «Maître» Roussy. Vous-même avez peut-être vu sa construction de Pointe-à-la-Garde? Radio-Canada, TVA, Quatre-Saisons, la revue «7 jours» s'y seraient rendus. Même l'illustre Francine Grimaldi en a fait le sujet principal d'un de ses articles. Pour nous toutefois, c'était tout à fait nouveau. Quand on nous a proposé d'aller passer une nuit au «château», nous avons tout bonnement cru qu'il s'agissait d'une vieille maison un peu particulière et assez grande pour porter le nom de château. Notre surprise n'en a été que plus grande: le Château Bahia est un vrai château. Tours, muraille, échauguette, tourelles... tout y est. Enfin, presque tout: pas de fosse à crocodiles ni de pont-levis. Pas de murs de pierres non plus: l'extérieur est en bardeaux de cèdre.

Tout ça pour assouvir une passion. Jacques Roussy demeurait à Montréal lorsqu'il a décidé de réaliser son rêve. Achat d'un terrain, défrichage, érection d'une première tour, de la salle de bal, d'une seconde et d'une troisième tour. Dix ans de travail pour Jean, son père et quelques amis qui ont mis la main à la pâte. Résultat: un grand château plutôt disgracieux. Peu de soucis pour le détail, décoration de mauvais goût, choix de couleurs pour le moins discutable... mais le rêve a pris forme.

Le château accueille les vacanciers depuis six ans. Lors de notre court séjour, un groupe de Belges (des Gaulois quoi!) s'y trouvaient. Sympathique comme endroit, mais étrange tout de même, nous ont-ils fait comprendre... Complètement fou ce mec! Sans compter toutes ces affiches de vieux châteaux européens placardées aux murs. Plutôt comique... Ils sont fous ces Nord-Américains!

Jean, le seigneur de la forteresse, porte peu d'intérêt à l'opinion de ces irréductibles touristes. Du haut de sa tour, il peut admirer la Baie et la terre qui l'a vu naître, le Nouveau-Brunswick. Il est roi et maître en son domaine, et pour lui, c'est tout ce qui compte. «Après tout, nous récitera-t-il solennellement, nous sommes tous obligés, pour rendre la réalité supportable, d'entretenir en nous quelques petites folies», (Proust).

■ Les coordonnées du château sont les suivantes: Auberger du Château Bahia, Pointe-à-la-Garde, Gaspésie (Québec) G0C 2M0. Tél.: (418) 788-2048. Il faut le voir pour le croire!

■ Le musée amérindien des Micmacs se trouve sur la réserve de la Restigouche. On le transforme actuellement en centre culturel.

■ A Restigouche, vous pouvez aussi visiter le lieu historique de la bataille de la Restigouche.

AVIS LÉGAUX - APPELS D'OFFRES - SOUMISSIONS - ENCANS

CITÉ DE CÔTE SAINT-LUC
CITY OF CÔTE SAINT-LUC
APPEL D'OFFRES
FOURNITURE ET INSTALLATION D'APPAREILS DE JEUX MODULAIRES POUR ENFANTS PARC DU CENTENAIRE
Des soumissions scellées dans des enveloppes spéciales et dont le contenu sera clairement indiqué et adressées à M. Marc Brunet, Directeur des Achats, au 5801, boulevard Cavendish, Côte Saint-Luc (Québec) seront reçues jusqu'au:
JEUDI 28 JUILLET 1994 À QUATORZE HEURES (14H00).
Les documents relatifs à ces soumissions peuvent être obtenus au bureau du Directeur des Achats. Un dépôt de cinquante dollars (50.00 \$) est exigé pour l'obtention des documents, ce dépôt sera remboursé lors du retour des documents intacts.
Les soumissions seront ouvertes publiquement:
JEUDI 28 JUILLET 1994 À QUATORZE HEURES (14H00)
dans la Chambre du Conseil, au 5801 boulevard Cavendish, Côte Saint-Luc (Québec)
La Cité ne s'engage pas à accepter la plus basse ni aucune des soumissions reçues.
Mme J. Nabra, O.M.A.
Greffière

avis public
Gouvernement du Québec
MINISTÈRE DE L'EMPLOI
Industrie du verre plat
MODIFICATIONS
Avis est donné par les présentes, conformément à la Loi sur les décrets de convention collective (L.R.Q., c. D-2), que le ministre de l'Emploi a l'intention de modifier le Décret sur l'industrie du verre plat (R.R.Q., 1981, c. D-2, r. 52) et de recommander au gouvernement l'adoption de ces modifications, publiées à la Gazette officielle du Québec du 13 juillet 1994. Toute personne peut s'en procurer un exemplaire aux Publications du Québec.
Les modifications proposées concernent l'exclusion des travaux pour la fabrication de moustiquaires du champ d'application industriel et professionnel du décret.
Avis est également donné, conformément aux articles 10 et 11 de la Loi sur les règlements (L.R.Q., c. R-18.1), que le projet de décret pourra être édité par le gouvernement à l'expiration d'un délai de 45 jours à compter de sa publication à la Gazette officielle du Québec.
Toute personne intéressée ayant des commentaires à formuler à ce sujet est priée de les faire parvenir par écrit, avant l'expiration de ce délai, à la soussignée, ministre de l'Emploi, 200, chemin Sainte-Foy, 6e étage, Québec (Québec) G1R 5S1.
Nicole Malo
Sous-ministre de l'Emploi

Société québécoise d'assainissement des eaux
ERRATUM
Travaux dans la ville de Terrebonne
Comité de Terrebonne
Appel d'offres no: 0828-30-01-41-35
Dans l'avis public d'appel d'offres publié précédemment il était mentionné que l'ouverture des soumissions avait lieu le mercredi 10 août 1994 à 15h00.
Veuillez noter que la date et l'heure d'ouverture des soumissions sont reportées au jeudi 04 août 1994 à 15h00.
Marc Pinsonnault, L.L.B., B.Sc.
Directeur, contrats et transactions immobilières
P 18-07-94

Banque du Canada
Élaboration et mise en œuvre d'un nouveau système de gestion des titres détenus par les particuliers
La Banque du Canada est à la recherche de propositions visant l'élaboration et la mise en œuvre d'une partie importante d'un nouveau système de gestion des titres détenus par les particuliers.
Dans ses fonctions de registraire et d'agent financier pour le compte du gouvernement, la Banque du Canada utilise divers systèmes automatisés dans l'administration des obligations d'épargne du Canada. Le système principal, dont la majeure partie est en place depuis 1977, sert à la tenue du registre des propriétaires d'obligations, au paiement des intérêts et à la préparation des relevés d'intérêts aux fins d'impôt pour plusieurs millions de détenteurs.
Le soumissionnaire retenu sera chargé d'élaborer un système central plus souple et une nouvelle structure pour une base de données sur Plate-forme DB2, de convertir les données existantes et de mettre en œuvre le nouveau système.
Les entreprises qui possèdent l'expérience et le savoir-faire nécessaires peuvent obtenir un exemplaire de la demande de propositions en s'adressant par écrit à: **D.W. MacDonald, Chef, département de l'Automatisation, Banque du Canada, 234, rue Wellington, Ottawa, Ontario, K1A 0G9.**
Téléphone: (613) 782-8056 Télécopieur: (613) 782-7553
Les demandes d'exemplaires seront acceptées jusqu'au 25 juillet 1994 et ceux-ci seront disponibles le 29 juillet 1994. Les propositions devront être déposées au plus tard à 14 h le 30 septembre 1994.

CONFORTAIR INC.
AVIS DE DEMANDES DE SERVICE AÉRIEN
nos 941025 et 941026 au rôle
Dossiers nos M4205/C282-2-1/4165
M4205/C282-3-1/4165
Par lettres du 10 mars 1994, l'Office national des transports agréait les demandes présentées par Confortair Inc. en vue d'obtenir des licences pour l'exploitation d'un service intérieur régulier entre points déterminés (classe 2) (no 941025 au rôle) et d'un service intérieur entre points déterminés (classe 3) (no 941026 au rôle) pour le transport de personnes et de marchandises afin de desservir les points Schefferville, Havre-Saint-Pierre, Sept-Îles, Port Menier et Rimouski (Québec), et Wabush (Terre-Neuve) au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe B.
Confortair Inc. demande maintenant l'autorisation de desservir les services précités au moyen d'aéronefs à voilure fixe du groupe C, et l'autorisation de desservir également les points Baie-Comeau, Québec et Montréal/Dorval (Québec) aux termes des services précités au moyen d'aéronefs à voilure fixe des groupes B et C.
Toute collectivité, personne ou organisme intéressé peut faire une intervention contre ces demandes suivant les modalités fixées dans les Règles générales de l'Office national des transports. L'intervention doit être déposée auprès du Secrétaire de l'Office au plus tard le 19 août 1994. Une copie de l'intervention doit être signifiée en même temps à la demanderesse et une preuve de la signification doit être envoyée à l'Office.
Toute intervention à l'égard de la proposition de service de classe 2 doit citer le no 941025 au rôle et toute intervention à l'égard de la proposition de service de classe 3 doit citer le no 941026 au rôle.
Le dépôt de l'intervention auprès du Secrétaire devra se faire en mains propres, par poste certifiée ou par messenger, à l'Office national des transports du Canada, 15, rue Eddy, Hull (Québec) K1A 0N9, ou par télex 053-3615 ou par télécopieur (819) 953-5562 ou (819) 953-8798.
L'Office fournira sur demande les détails des demandes et les instructions pour le dépôt d'une intervention. Pour de plus amples renseignements, téléphonez à Christine Girard-Diotte au (819) 953-9766 ou André Desrochers au (819) 997-6085.

Appel d'offres
Ville de Montréal
Travaux publics
Des soumissions seront reçues, avant 14 h aux dates ci-après énoncées, au Service du greffe de la Ville de Montréal, 275, rue Notre-Dame Est, bureau 15, Montréal (Québec) H2Y 1A6, pour:
Soumission:
9415
Description:
Station de pompage no 1, phase II
Centre de tri et d'élimination des déchets
Date d'ouverture:
10 août 1994
Les personnes intéressées peuvent se procurer les documents relatifs à ces appels d'offres, contre un dépôt non remboursable en argent comptant ou chèque visé au montant de 64.20 \$ à l'ordre du Service des finances de la Ville de Montréal en s'adressant au 2525, rue Jarry Est (entrée principale), à compter du 18 juillet 1994.
Soumission:
9415
Module du génie de l'environnement
Division des sites d'enfouissement
2525, rue Jarry Est (872-1226)
Dépôt:
64.20 \$
Un chèque visé ou un cautionnement de soumission au montant de 70 000 \$ devra accompagner chaque soumission.
Pour être considérée, toute soumission devra être présentée sur les formulaires spécialement préparés à cette fin dans une enveloppe clairement fournie par la Ville à cet effet.
Les soumissions reçues seront ouvertes publiquement, dans le hall d'honneur de l'Hôtel de Ville, immédiatement après l'expiration du délai pour leur présentation.
La Ville de Montréal ne s'engage à accepter ni la plus basse, ni aucune des soumissions reçues et n'assume aucune obligation de quelque nature que ce soit envers les soumissionnaires.
Montréal, le 14 juillet 1994
Le greffier
Léon Laberge

Suite des Avis légaux, Appels d'offres, Soumissions et Encans en page C7