

QUESTIONS D'ARGENT

SUR LES MARCHÉS

Les indices et leur seuil psychologique

Pendant que la majorité des investisseurs se demandent si le principal indice boursier mondial, le Dow Jones des 30 plus grandes sociétés inscrites à la Bourse de New York, a ou non la capacité de se maintenir au-dessus des 10 000 points, d'autres indices boursiers, en Asie se situent aussi à un seuil psychologique.



Louis
Tanguay

Celui de la Bourse de Hong Kong a défoncé les 11 000 points, un niveau où on ne l'avait pas vu depuis mai 1998, observe M. Jean Laroche, conseiller chez Nesbitt Burns.

Le Nikkei de la Bourse de Tokyo a aussi passé les 16 000 points mais, M. Marcel Côté, représentant de RBC Dominion valeurs mobilières, estime que c'est plus à cause des investisseurs étrangers que des détenteurs de capitaux nippons.

Pourtant, dit-il, l'épargne moyenne des ménages japonais est évaluée à 114 600 \$US et plusieurs experts estiment que l'économie nationale a atteint son plancher et devrait redémarrer.

Ceci, ajoute M. Claude Auger de Lévesque Beaubien Geoffrion à Québec, est propice à une poursuite de la remontée de l'indice torontois TSE 300 et surtout de ses composantes liées aux ressources naturelles.

Le prix du zinc s'est apprécié à cause d'une réduction des inventaires, note M. Côté et si, comme l'observe M. Laroche, Inco a mené la remontée du sous-indice des métaux et minéraux (+7,5% en semaine), le prix du nickel a aussi bénéficié davantage d'une baisse de la production mondiale que d'une hausse de la demande. Mais l'indice global TSE-300 est plus fortement pondéré (21%) par les sociétés du secteur financier qui était en légère baisse la semaine dernière.

En rapport avec les signes de reprise en Asie, M. Laroche note que le secteur des papiers et produits forestiers est celui qui a le mieux fait depuis le début de l'année. Si le Japon achète beaucoup de bois des exportateurs de l'Ouest canadien, ce qui aide le titre d'une compagnie comme MacMillan Bloedel qui renoue avec le profit, M. Laroche souligne davantage la performance de Domtar, et Tembec.

Dans le secteur pétrolier où le sous-indice a gagné 13,5% au cours des deux dernières semaines, M. Auger maintient pour sa part son intérêt pour Petro Canada et pour Gulf.

Par contre, déplore M. Côté, le secteur des aurifères et des métaux précieux a été déprécié par l'opinion commune des présidents de France et des États-Unis, voulant que le Fonds monétaire international soit autorisé à réduire ses réserves d'or pour alléger le fardeau de dette des pays en voie de développement. Un producteur de l'ouest, Royal Oak Mines a même été

Voir MARCHÉS en B2 >

Nouveau sommet

Exportations records de sirop d'érable en 1998

RÉJEAN LACOMBE
Le Soleil

■ QUÉBEC — En dépit d'une production plutôt chétive en 1998, attribuable à la crise du verglas et à de mauvaises conditions climatiques, les exportations de sirop et de sucre d'érable ont atteint un niveau record. Le Québec a expédié à l'étranger 46 millions de livres de sirop et de sucre d'érable représentant une valeur de 111,6 millions \$.

Selon les données compilées par le Bureau d'évaluation des marchés d'Agriculture et Agroalimentaire Canada, les exportations québécoises de produits de l'érable atteignaient en 1997, 44,5 millions de livres. Ces ventes à l'étranger ont rapporté 93,2 millions \$.

En 1995, le Québec exportait 39,2 millions de livres de sirop et de sucre d'érable, le tout représentant une valeur de 72,9 millions \$. Depuis les dernières années, les ventes québécoises à l'étranger sont continuellement à la hausse.

« La faible récolte obtenue et les prix élevés payés en 1998, analyse M. Charles-Félix Ross, de la Fédération des

producteurs acéricoles du Québec (FPAQ), n'ont pas provoqué de baisse de la consommation mondiale de sirop d'érable. Au contraire, cette dernière a été sensiblement plus élevée l'an dernier. »

On estime qu'en 1998, les quelque 10 000 producteurs québécois ont livré près de 54 millions de livres de sirop d'érable représentant une valeur de 120 millions \$.

Mais sans la présence du Québec, les exportations canadiennes de sirop et de sucre d'érable ne seraient que des peccadilles. En fait, les producteurs acéricoles canadiens, principalement du Nouveau-Brunswick et de l'Ontario, ont fourni à la cagnotte des expor-

tations canadiennes un maigre 5,2 millions de livres dont la valeur est fixée à 1,1 million \$. Il ne faut pas oublier que 90% des exportations du Canada proviennent du Québec.

HAUSSE DE PRIX

Par ailleurs, le prix moyen unitaire de vente à l'exportation a connu en quatre ans une hausse de 40 c. Il a progressé de 5,8%. En 1995, ce prix moyen atteignait 1,88 \$ la livre alors que l'an dernier, il était fixé à 2,20 \$ la livre. Il a connu un déclin en 1997 alors qu'il est passé à 2,08 \$ la livre après avoir atteint un sommet en 1996 à 2,19 \$ la livre.

« À l'aube de la prochaine récolte, écrit M. Ross dans la *Terre de chez nous*, les niveaux records d'exportation observés en 1998 donnent l'assurance aux acériculteurs que la demande sera au rendez-vous pour le sirop d'érable du Québec. »

Le spécialiste de la FPAQ note également que le maintien de l'approvisionnement des marchés a pu se réaliser à cause de l'écoulement des sirops en

inventaire chez les principaux acheteurs et transformateurs.

Pour M. Ross, les niveaux records d'exportations confirment également que la demande anticipée pour le sirop d'érable québécois est beaucoup plus élevée. Il faudrait plus de 60 millions de livres pour satisfaire les besoins des marchés domestiques et étrangers.

OR BLOND

En ce moment, « l'or blond québécois » est vendu dans une trentaine de pays. Toutefois, ce sont les États-Unis qui sont les principaux clients de l'industrie acéricole québécoise. En fait, 80% des exportations québécoises prennent la direction du sud. L'Allemagne et le Japon s'accaparent chacun 3% des exportations de sirop.

En regard d'une telle demande étrangère, l'industrie québécoise entend doubler sa production au cours des cinq prochaines années. Il n'est pas loin le jour où les acériculteurs québécois livreront une production de 100 millions de livres de sirop d'érable.

L'Automobile

HONDA ODYSSEY EX 1999

En plein dans le mille



Côté espace, l'Odyssey a de quoi satisfaire le consommateur.

■ QUÉBEC — De la précédente Odyssey, Honda n'a conservé pratiquement que le nom et le siège rétractable à l'arrière. Il faut dire que l'ancienne n'a pas attiré les foules et que Honda se devait de proposer un véhicule plus compétitif. Pour ce faire, les ingénieurs ont concentré leurs efforts à concevoir un véhicule destiné à concurrencer la Ford Windstar et les versions allongées des minifourgonnettes de Chrysler et de General Motors.



Raynald Côté
Collaboration spéciale
CAA-QUÉBEC

Sauf pour la banquette arrière, l'accès est très facile et permet de prendre place dans des sièges confortables. Certains conducteurs, en particulier ceux de petite taille, pourront éprouver de la difficulté à trouver une bonne position de conduite.

Au chapitre du dégagement pour la tête et les jambes l'Odyssey se montre accueillante d'autant plus que les baquets arrière peuvent avancer et reculer sur une bonne distance.

Une des raisons pour lesquelles on se procure une minifourgonnette est qu'on a besoin d'un intérieur spacieux et surtout transformable. De ce

côté l'Odyssey possède de belles aptitudes. Ainsi en plus de se déplacer longitudinalement, les baquets arrière peuvent être placés pour laisser un passage au centre, vers la banquette arrière, ou être côte à côte et créer un passage latéral. De plus ces baquets sont faciles à manipuler parce qu'ils sont assez légers et que lorsque le dossier est rabattu il est verrouillé en place. Par ailleurs, chaque baquet possède une poignée dans la partie supérieure du dossier ce qui peut faciliter l'accès dans l'habitacle et permet aux baquets arrière d'être aisément déplacés.

Bien sûr il y a le Magic Seat, qui existait déjà sur l'ancienne Odyssey, et qui une fois ses trois appuie-tête enlevés peut être replié sur lui-même puis rabattu dans le réceptacle où il devient au même niveau que le reste du plan-

cher. S'il faut saluer l'ingéniosité du système, il faut également mentionner que pour effectuer la manoeuvre en solitaire à partir de l'extérieur du véhicule il faut être assez grand et doté d'une bonne force pour tirer la banquette dans son réceptacle.

Avec la banquette en position debout, l'espace de chargement est spacieux et d'autant plus intéressant que le réceptacle étant alors vide on peut y placer des objets qui resteront plus facilement en place. D'autre part la porte arrière n'ouvre pas assez haut pour les personnes de taille un peu au dessus de la moyenne.

COMMODITÉS ET SÉCURITÉ

Très bien fini et mieux insonorisé que les autres véhicules Honda, l'habitacle laisse tout de même pénétrer assez de bruit pour qu'on doive aug-

menter considérablement le volume de la radio qui n'est pas impressionnante au chapitre de la richesse du son et qui fait même bon marché.

Honda a souvent été considéré comme un maître de l'ergonomie mais dans l'Odyssey il semble avoir perdu cette maîtrise. En effet, le levier de vitesses cache certaines commandes de la radio tandis que celui des clignotants, qui sont pratiquement inaudibles soit dit en passant, cache les commandes de l'antipatinage et du régulateur de vitesse alors que la prise pour les accessoires est placée trop bas dans la console centrale.

Par contre il faut apprécier la petite tablette repliable entre les deux sièges avant ainsi que l'emplacement du pneu de secours sous le tapis derrière les sièges avant. De même on trouve pas moins de neuf porte-gobelets et de nombreux espaces de rangement. Enfin soulignons que le système de chauffage s'acquitte très bien de sa tâche.

Au chapitre de la sécurité, on a droit à deux coussins gonflables, à des phares puissants, à des ceintures à trois points partout, aux freins ABS, à des appuie-tête verrouillables partout mais ils ne montent pas assez haut pour les grandes tailles. Du côté des éléments à améliorer, il y a la commande des essuie-glaces qui nous oblige toujours à quitter le volant pour les actionner. De plus celle pour l'essuie-glace arrière est trop basse sur le levier.

AUTRES TEXTES

- Essai routier Page B 3
- Conseils du CAA Page B 4



Découvrez comment l'équipe IBM peut vous aider à concrétiser les priorités de l'inforoute gouvernementale.

Les Services mondiaux IBM

Des gens qui pensent. Des gens qui agissent.

gens d'affaires
électroniques

Ne manquez pas notre cahier spécial
inséré dans *Le Soleil* du samedi 27 mars.

PARLONS FRIC

Frais de garde: crédit et déduction

Durant les dernières semaines, plusieurs lecteurs ont formulé des questions sur le sujet des frais de garde d'enfants. Certains parents s'étonnent des écarts de traitements fiscaux entre la déclaration provinciale et fédérale; d'autres manifestent leur surprise vis-à-vis de la non-admissibilité au provincial des frais de garde à 5\$.

Pour illustrer une partie de la fiscalité entourant les frais de garde, nous utiliserons le cas typique d'une famille de deux enfants. Regardons notre exemple. Marc et Sylvie sont mariés et leurs enfants s'appellent Marie-Laurence (8 ans au 31 décembre 1998) et Charles-Étienne (4 ans au 31 décembre 1998). Les deux parents occupent un emploi et ont gagné respectivement l'an dernier 50 000 \$ et 35 000 \$. Afin de simplifier le texte, nous qualifierons leur salaire à titre de revenu gagné aux fins du calcul du montant des frais de garde admissibles.

Le couple a déboursé 1591 \$ (partie des frais de garde à 5 \$: 385 \$) au service de garde de l'école de Marie-Laurence et 3915 \$ (partie des frais de garde à 5 \$: 425 \$) à la garderie de Charles-Étienne. De plus, le couple a versé la somme de 673 \$ pour le camp de vacances de 16 jours de Marie-Laurence.

NOTIONS IMPORTANTES

Les frais de garde sont déductibles au fédéral et admissibles à un crédit d'impôt remboursable dans la déclaration du Québec. Ils doivent permettre aux membres du couple d'occuper un emploi, d'exploiter une entreprise, d'entreprendre des travaux de recherche subventionnés ou d'étudier à temps plein ou à temps partiel dans un établissement d'enseignement (niveau second

naire, collégial et universitaire).

Les frais doivent être encourus pour des enfants de 16 ans ou moins. Les enfants de plus de 16 ans sont admissibles en autant qu'ils soient à charge en raison d'un handicap physique ou mental. Les frais de garde admissibles comprennent les frais payés principalement aux organismes et aux personnes suivantes: garderies et pré-maternelles, amis ou voisins, membres de la famille âgés de 18 ans ou plus à l'exception des parents, les camps de vacances au Canada (colonies de vacances, camps de jour, écoles de sport), les pensionnats.

Le montant admissible au niveau des camps de vacances est limité à 175 \$/semaine (150 \$/semaine au provincial) pour les enfants âgés entre sept ans et 16 ans. Notons qu'une fraction de semaine aux fins du calcul équivaut à une semaine. Par exemple, si votre enfant a fréquenté un camp de vacances pendant 8 jours, vous pourrez utiliser deux semaines dans le calcul.

Généralement, la déduction fédérale ou le crédit remboursable provincial pour frais de garde sont accordés au membre du couple ayant le plus petit revenu gagné. Cependant, il existe plusieurs exceptions à cet égard (au besoin, nous y reviendrons). Les frais de garde doivent tous être appuyés par des reçus. Les formulaires T778 (fédéral) et l'annexe C (provincial) doivent accompagner vos déclarations fiscales.

LIMITES APPLICABLES

Au fédéral, la déduction ne peut excéder le plus petit des montants suivants:

— le montant payé par la famille (soit 5806 \$



Jean Courchesne

Collaboration spéciale

pour notre exemple si l'on tient compte des limites relatives aux camps de vacances);

— 2/3 du plus petit revenu gagné du couple (soit 23 345 \$ ou 2/3 de 35 000 \$ pour notre exemple);

— 7000 \$ par enfant de moins de sept ans ou si l'enfant souffre d'un handicap grave et prolongé, 4000 \$ par enfant de sept à 16 ans ou plus de 16 ans si l'enfant souffre d'un handicap non considéré comme grave et prolongé (soit 11 000 \$ pour notre exemple: 7000 \$ pour Charles-Étienne et 4000 \$ pour Marie-Laurence).

Montant déductible pour frais de garde par Sylvie: 5806 \$

Au provincial, les frais de garde qui donnent droit au crédit remboursable sont limités au moins élevés des montants suivants:

— le montant payé par la famille (soit 4966 \$ pour notre exemple si l'on tient compte de la non-admissibilité des frais de garde à 5 \$ et des limites relatives aux camps de vacances);

— 100 % du plus petit revenu gagné du couple (soit 35 000 \$ pour notre exemple);

— 5000 \$ par enfant de moins de sept ans ou si l'enfant souffre d'un handicap grave et prolongé, 3000 \$ par enfant de 7 à 16 ans ou plus de 16 ans si l'enfant souffre d'un handicap non considéré comme grave et prolongé (soit 8000 \$ pour notre exemple: 5000 \$ pour Charles-Étienne et 3000 \$ pour Marie-Laurence).

Montant applicable par Sylvie pour les fins du calcul du crédit remboursable des frais de garde: 4966 \$

En dernier lieu, mentionnons que le crédit remboursable au Québec est calculé en appli-

quant un taux qui varie en fonction du revenu familial net déterminé selon les règles du régime d'imposition simplifié (partie F et G de l'annexe C).

CAS PARTICULIERS À SURVEILLER

Une attention particulière doit être apportée si vous vous retrouvez dans l'une ou l'autre des situations suivantes:

— 1. Un ou les deux membres du couple sont aux études à temps partiel ou à temps plein;

— 2. Un des membres du couple est incapable de s'occuper des enfants en raison d'une maladie ou d'un handicap;

— 3. Le chef de famille monoparentale est aux études à temps plein ou à temps partiel;

— 4. Un des membres du couple exploite activement une entreprise de façon régulière et continue;

— 5. Vous recevez la prestation fiscale canadienne pour enfants;

— 6. Vous vivez séparé de votre conjoint pendant au moins 90 jours en 1998, incluant le 31 décembre 1998 mais avec lequel il y a eu réconciliation durant les 60 premiers jours de 1999.

Bonne semaine à tous !

POUR NOUS REJOINDRE

NDLR— Cette chronique est ouverte aux questions des lecteurs. Deux comptables, Jean Courchesne, c.g.a. et Pierre Juneau c.a., représentants en épargne collective au Groupe financier Concorde, répondent à celles qui sont adressées à:

Parlons Fric
Journal LE SOLEIL
925, Chemin St-Louis
Québec
G1K 7J6
Fax: 686-3429

MARCHÉS

Forte hausse des titres financiers

Suite de la B1

mis en faillite par ses banquiers.

De retour à New York on peut noter comme M. Laroche que les titres des services financiers ont encore connu une forte hausse.

Il y observe aussi un retour à la spéculation sur les titres liés aux services sur Internet. En marge du commerce électronique il remarque aussi que les revenus du plus grand courriériste

américain, Federal Express, sont en remontée. Il faut bien que quelqu'un livre les produits achetés par ordinateur.

Rappelant que le Dow Jones a franchi les caps des 1000 et 4000 points en 1969 et en 1995, M. Côté indique que la valeur des actions détenues par les ménages américains a augmenté de 20 % en 1998. Il s'agit de la plus forte hausse depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale.

La croissance du Dow Jones, rappelle M. Laroche, n'empêche pas que 80 % des actions inscrites à New York sont encore en baisse par rapport à leur sommet des 52 dernières semaines.

Pendant ce temps, dit M. Côté, on prévoit que les ventes d'ordinateurs personnels vont encore augmenter de 14 % en 1999 par rapport à 1998.

Au chapitre des titres individuels, il note que Bombardier a conclu un contrat significatif pas tellement par

le montant de la transaction (380 millions \$) mais par l'arrivée d'un nouveau client, Jersey European.

MM. Laroche et Auger gardent à l'oeil le titre de Eaton, parce que la machine à rumeurs s'est remise à fonctionner sur l'intérêt d'éventuels acquéreurs. L'élan a été renforcé, selon M. Auger, par l'émission par La Baie de débentures (175 millions \$) destinées à financer sa croissance. Mais le prix de Eaton demeure diffi-

cile à évaluer.

Au chapitre des biotechnologies, il souligne le contrat que Theratechnologies vient de passer avec le géant de l'informatique Hewlett Packard pour la commercialisation d'un stéthoscope électronique.

D'autre part, les rumeurs voulant que Glaxo désire vendre sa position de 20 % dans Biochem Pharma ont fait fléchir le titre à près de 32 \$, un niveau où il le juge intéressant.

La corporation Forces AVENIR présente

FORCES AVENIR

Inscrivez-vous!

Vous avez cru en vos rêves et vous vous êtes engagés dans votre milieu pour défendre et promouvoir vos idées.

Vous participez à un projet dont les retombées ont une incidence significative dans votre communauté.

Vous êtes étudiant de premier cycle universitaire.

Vous êtes un candidat idéal pour le Gala des Forces AVENIR!

Procurez-vous votre guide de mise en candidature au bureau de la vie étudiante de votre université ou de votre association étudiante.

Période d'inscription
Du 22 février au 12 avril 1999

12 prix seront remis :
7 projets, 4 personnalités et l'AVENIR par excellence

105 000 \$ en bourses
www.forcesavenir.qc.ca

Partenaires officiels :

Gouvernement du Québec
Ministère de l'Éducation

GRUPE FINANCIER
BANQUE ROYALE

BOMBARDIER

Imasco

En collaboration avec :

La Presse

LE SOLEIL

FEUO

et l'ensemble des universités québécoises

LE SOLEIL
ABONNEMENT
686-3344

Ville de CHARLESBOURG

AVIS AUX SOUMISSIONNAIRES

PROJET S-1956:
Fourniture d'une chargeuse-pelleteuse 4x4 sur roues avec balancier extensible ayant une capacité de creusage de 7 mètres - année 1999.

DEVIS DE SOUMISSION:
Disponible à compter du 22 mars 1999, au bureau des achats et déboursés de la Ville de Charlesbourg, au 160, 7^{me} Rue Est, 3^e étage, Charlesbourg, Québec G1H 7H5, téléphone: (418) 624-7680, télécopieur: (418) 624-7688.

DÉPÔT DES SOUMISSIONS:
Le 6 avril 1999 à 11h, au bureau du Greffier de la Ville, au 160, 7^{me} Rue Est, 3^e étage, Charlesbourg, Québec G1H 7H5 et seront ouvertes à 11h05 le même jour.

La Ville de Charlesbourg ne s'engage à accepter ni la plus basse ni aucune des soumissions. Elle se réserve aussi le droit de les accepter en tout ou en partie.

Donné à Charlesbourg, le 22 mars 1999.

Monique Giroux, c.g.a.
Responsable des achats
Service des finances et de l'administration

EN BREF

MONTRÉAL

Desjardins aura 100 ans

Desjardins fête son centenaire l'an prochain et une foule d'activités sont au menu, sous le thème Cent ans et toujours en mouvement. La fondation de la première caisse populaire sera célébrée avec éclat. Ça aura lieu à Lévis, le 9 janvier 2000.

AVIS DE LA PREMIÈRE ASSEMBLÉE DES CRENANCIERS (Article 102(4))

Dans l'affaire de la faillite de :

ST-PIERRE ET POITRAS INC., ayant fait affaires au 40 rue Dostigny, de la municipalité de Ste-Anne-des-Monts dans la province de Québec.

AVIS est par les présentes donné que **ST-PIERRE ET POITRAS INC.**, a fait cession le 22^e jour de janvier 1999, et que la première assemblée des créanciers sera tenue le 23^e jour de mars 1999, à 10 h, au 70, St-Germain Est, Bureau 103 Rimouski (Québec).

Daté à Rimouski (QC), ce 11^e jour de mars 1999.

Andrée E. Auclair
CIP, Syndic

70, Rue St-Germain Est
Bureau 103
Rimouski (Québec) G5L 1A4
Téléphone : (418) 724-9079
Télex : (418) 724-9061
(877) 898-9079

Syndics - Séquestres - Liquidateurs
HULL • GATINEAU • OTTAWA • MONTRÉAL
SAINT-JÉRÔME • RIMOUSKI • ROUYN-NORANDA

appel d'offres

Gouvernement du Québec

Le ministère de l'Environnement requiert des propositions avec prix pour la réalisation de travaux spécialisés dans le domaine des infrastructures de télécommunication et de l'exploitation des systèmes.

OBTENTION DES DOCUMENTS D'APPEL D'OFFRES

Les documents d'appel d'offres seront disponibles à partir du 22 mars 1999 entre 8h30 et 12h et entre 13h et 16h30 à l'adresse suivante:

Ministère de l'Environnement
Direction des ressources informationnelles
Édifice Marie-Guyart
675, boul. René-Lévesque Est - 2^e étage
Québec (Québec) G1R 5V7
☎ 521-3838 poste 4277

Prix des documents: vingt dollars (20\$), toutes taxes incluses, non remboursable, payable en argent comptant, par chèque ou par mandat postal à l'ordre du Ministre des Finances.

RÉCEPTION ET OUVERTURE DES OFFRES

Les offres doivent parvenir à l'adresse indiquée ci-dessus, au plus tard le 12 avril 1999 à 15h, heure en vigueur localement, à l'attention de madame Francine St-Laurent.

L'ouverture des offres s'effectuera à la salle 2.01 de cette même adresse, sera publique et suivra la date et l'heure fixées pour le dépôt des offres.

FOURNISSEURS ADMIS À PRÉSENTER UNE OFFRE

Seuls sont admis à présenter une offre, les fournisseurs possédant les qualifications requises et ayant un établissement au Canada et qui ont révisé les documents d'appel d'offres en leur nom auprès du Ministère.

LE MINISTÈRE NE S'ENGAGE À ACCEPTER AUCUNE DES OFFRES REÇUES MÊME CELLE OFFRANT LE MEILLEUR RAPPORT «QUALITÉ/PRIX».

Le sous-ministre par intérim,
Me Normand Carrier

Dans un avenir prochain, le ministère de l'Environnement publiera ses appels d'offres uniquement par le biais d'un système électronique.

Québec

www.lesoleil.com

L'AUTOMOBILE

ESSAI ROUTIER

Un véhicule exemplaire sur la route

RAYNALD CÔTÉ
Collaboration spéciale/CAA Québec

■ QUÉBEC — Avec le moteur le plus puissant de toutes les minifourgonnettes, l'Odyssey se déplace avec facilité et cela d'autant plus que plus de 90 % du couple du V6 est disponible dès 2000 tr/mn. Cette souplesse engendre une belle progressivité et tout ceci rend la conduite plaisante.

La transmission automatique fonctionne généralement en douceur une fois réchauffée puisqu'à froid elle nous fait sentir les changements de vitesses. Honda devra mettre un peu plus de résistance à la position D4 parce qu'il est encore trop facile de se retrouver en D3 alors que c'est le D4 qu'on veut. Efficace, l'antipatinage ne l'est cependant pas assez longtemps puisqu'à plus de 40 km/h il cesse de s'activer.

Avec sa suspension indépendante, la seule dans sa catégorie, l'Odyssey se montre aussi compétente en portée qu'en tenue de route. D'ailleurs des inégalités dans un virage ne réussissent pas à vraiment perturber l'Odyssey qui conserve imperturbablement la trajectoire désirée. En fait, son comportement constitue un modèle que même plusieurs voitures aimeraient imiter.

La servodirection est bien calibrée, stable, précise, assez rapide et possède un court rayon de braquage. Les freins se montrent un peu sensibles au début mais une fois habitués on apprécie leur puissance et leur endurance.

En examinant le véhicule au Centre de vérification technique du CAA-Québec, on constate qu'il est très bien construit et que seuls les joints de carrosserie au centre sous le plancher ne sont pas scellés. Par ailleurs, il est malheureux que Honda ait abandonné

sa garantie de 5 ans/100 000 km sur les principales composantes pour ne conserver que celle du groupe propulseur pour la même période.

Le moins qu'on puisse dire c'est que Honda a très bien fait ses devoirs et qu'il nous propose une minifourgonnette vraiment bien pensée et conçue avec une grande compétence. Polyvalente et dotée d'un comportement routier impressionnant l'Odyssey peut en plus compter sur la réputation de fiabilité de son fabricant.

POUR

Moteur doux et puissant
Aménagement intérieur
Assemblage et finition
Douceur de roulement
Tenue de route
Freins puissants

CONTRE

Commandes à relocaliser
Porte arrière n'ouvre pas assez haut
Garantie moins généreuse
Clignotants à peine audibles
Radio perfectible
Commande d'essuie-glaces à revoir.

Vous pourrez retrouver ce texte aux adresses suivantes: www.caa-quebec.qc.ca et www.lesoleil.com/auto

FICHE TECHNIQUE

HONDA ODYSSEY 1999

- Moteur: V6, 3.5 litres, 24 soupapes
- Puissance: 210 chevaux à 5 200 tr/mn
- Couple: 229 lb-pi à 4 300 tr/mn
- Transmission: automatique 4 vitesses
- Suspension: indépendante/indépendante
- Freins: disques/tambours
- Longueur: 511 cm
- Largeur: 192 cm
- Hauteur: LX: 174 cm ; EX: 177 cm
- Empattement: 300 cm
- Poids: 1 910 à 1 945 kg
- Pneus: P215/65R16
- Capacité de remorquage: 1 580 kg
- Coussins gonflables: standards
- Consommation de carburant
- Selon Transports Canada: ville: 13,2 L/100 km (21 mi/gal); route: 8,5 L/100 km (33 mi/gal)
- Pendant l'essai: 12 L/100 (24 mi/gal)
- Capacité du réservoir: 75,7 litres
- Accélération
0-100 km/h: 10,4 secondes
60-100 km/h: 6,6 secondes
- Concurrents
Chevrolet Venture, Dodge Caravan, Ford Windstar, Nissan Quest, Oldsmobile Silhouette, Plymouth Voyager, Pontiac Trans Sport, Toyota Sienna

□ Coût de l'entretien (le montant peut varier d'un concessionnaire à l'autre)
Fréquence: 3 mois/6 000 km
Total jusqu'à 100 000 km: 1 198 \$

Garanties

- Véhicule complet: 3 ans/60 000 km
- Groupe propulseur: 5 ans/100 000 km
- Rouille de surface: 3 ans/km illimité
- Perforation: 5 ans/km illimité
- Antipollution: 3 ans/60 000 km sur tout, 8 ans/150 000 km sur le convertisseur catalytique, le module de commande électronique, le dispositif de diagnostic de bord.

Prix de pièces d'origine

- Pare-chocs arrière: 451 \$
- Disque de freins avant: 98 \$
- Plaquettes de freins: 64 \$
- Silencieux: 350 \$
- Aile avant: 208 \$

□ Coût moyen de la prime d'assurance, à Québec, avec valeur à neuf pour une femme ou un homme de 30 à 40 ans ayant un excellent dossier: 799 \$ à 1 047 \$

Prix des différentes versions

- LX: 30 600 \$
- EX: 33 600 \$

Principales options

- Support de toit (LX): 400 \$
- Prix du véhicule essayé: 33 600 \$
- Frais de transport/préparation: 850 \$
- Nombre de concessionnaires: Québec: 60
Canada: 203

fonction du revenu
on les règles du régi-
(partie F et G de l'an-

À SURVEILLER

ne doit être apportée si
l'une ou l'autre des si-

mbres du couple sont
ou à temps plein;
le couple est incapable
en raison d'une ma-

onoparentale est aux
emps partiel;

le couple exploite acti-
e façon régulière et

station fiscale cana-

de votre conjoint pen-
998, incluant le 31 dé-
quel il y a eu réconci-
ers jours de 1999.

REJOINDRE

uverte aux questions des
ourches, c.g.a. et Pierre
rgne collective au Groupe
elles qui sont adressées à :

s biotechnologies, il
at que Theratechno-
sser avec le géant de
ewlett Packard pour
sation d'un stétho-
e.

es rumeurs voulant
vendre sa position de
em Pharma ont fait
rès de 32 \$, un niveau
essant.

100 ans

ire l'an prochain et
menu, sous le thème
ement. La fondation
célébrée avec éclat.



L'aménagement intérieur du véhicule est plus qu'intéressant.

Rappel de 50 000 Golf

À la suite d'un accident mortel

■ HAMBURG (AFP) — Le groupe automobile Volkswagen a indiqué vendredi qu'il allait rappeler quelque 50 000 Golf III au cours des prochaines semaines en Europe, après avoir découvert l'origine du déclenchement d'un coussin gonflable pourtant désactivé qui avait tué un bébé.

L'accident avait été provoqué par une erreur dans le logiciel commandant les coussins gonflables, a précisé le groupe dans un communiqué.

Selon le quotidien populaire Bild de samedi, un enfant assis dans son siège pour bébé à l'avant d'une Golf avait trouvé la mort fin 1998 dans une collision frontale avec un autre véhicule.

Selon le groupe, le coussin gonflable a été désactivé dans 18 000 véhicules environ. Volkswagen a déjà conseillé aux conducteurs de n'installer les enfants que sur la banquette arrière.

Le groupe compte cependant rappeler 50 000 Golf III en Europe dont 35 000 en Allemagne pour procéder à un échange du système de commande des airbags. Ces véhicules étaient sortis des chaînes entre juillet 1996 et juin 1997.

Un porte-parole du constructeur a précisé que le déclenchement intempestif du coussin gonflable défectueux se produisait lorsque le choc frontal était immédiatement suivi d'un choc latéral, « un cas très rare » selon lui.



RETROVISEURS CHAUFFANTS



ROUES EN ALLIAGE D'ALUMINIUM



GROUPE D'ÉQUIPEMENT ASSISTÉ

TOUT ÉQUIPÉ
DONC BIEN PARTI
POUR RELEVER
TOUS LES DÉFIS.



CLIMATISEUR



RADIO AM-FM À LECTEUR DE CD ET 6 HAUT-PARLEURS



MARCHÉPIEDS

4RUNNER SR5 V6 1999
AVEC GROUPE DE VALEUR
LOUEZ À PARTIR DE
398 \$*
PAR MOIS

Sur 48 mois. Frais de transport et de préparation inclus. Ou optez pour un taux de financement de 5,8%* (60 mois maximum).

Le 4Runner SR5 V6 1999 vous est maintenant offert avec un groupe de valeur exceptionnel, à un prix des plus intéressants! Passez vite voir votre concessionnaire Toyota. C'est le véhicule de choix de ceux qui aiment s'évader. Et son nouvel équipement le rend encore plus attrayant.

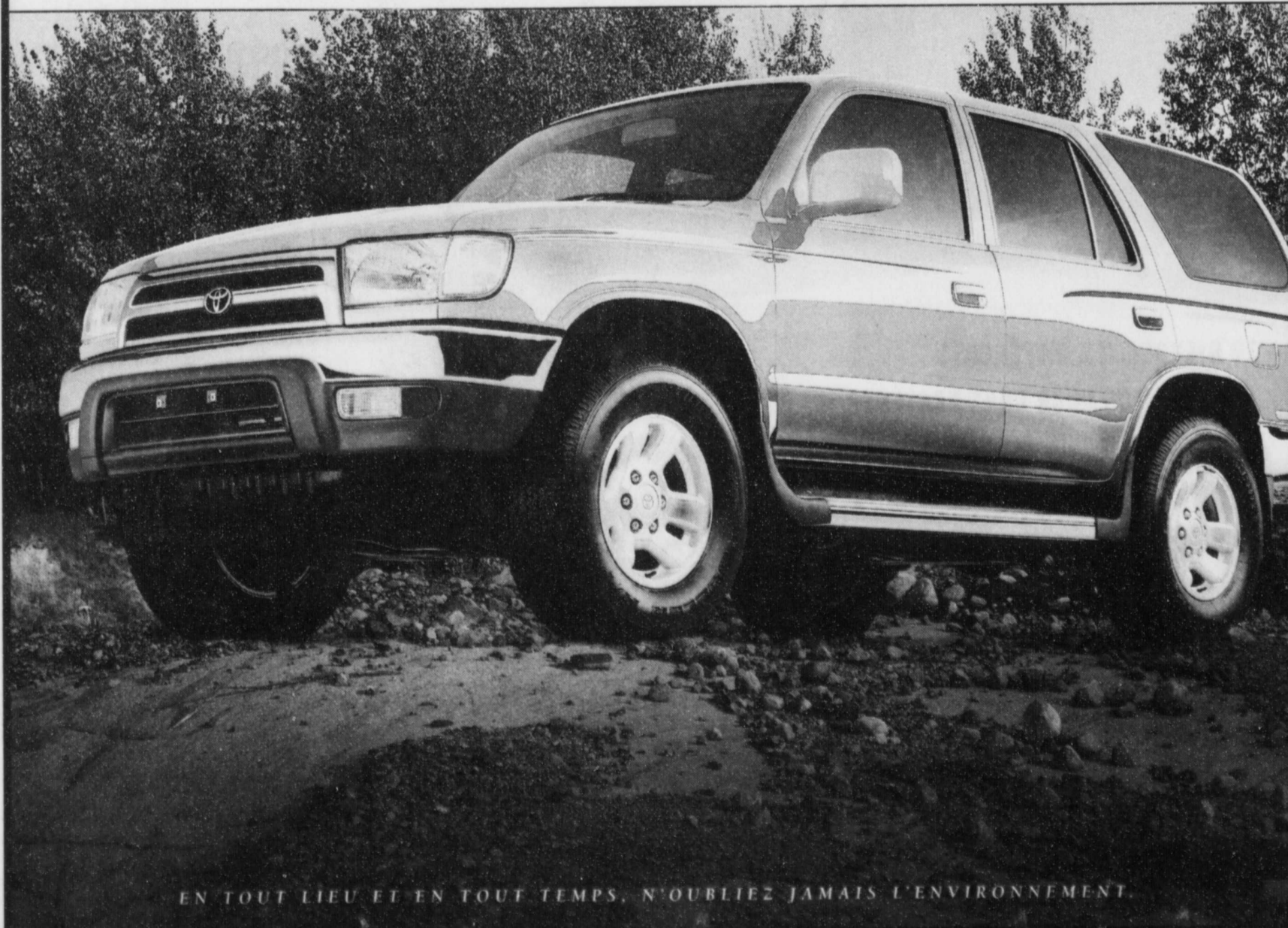


1 888 TOYOTA-8 • www.toyota.ca

Plans de location et de financement de Toyota Crédit Canada Inc. Approbation du crédit requise. Offres valables sur modèles 1999 neufs, loués/financés et livrés avant le 30 juin 1999. Immatriculation, assurance et taxes en sus. Comprend un total maximum de 750 \$ de frais de transport et de préparation. *Location-bail en fonction d'une location de 48 mois et d'un taux de location de 6,8 % sur le 4Runner SR5 V6 1999 avec groupe de valeur (modèle HNS6RM-BA avec boîte manuelle 5 vitesses) avec acompte de 6 270 \$ ou échange équivalent. Premier paiement et dépôt de garantie de 475 \$ exigés au moment de la livraison. Coût total de la location de 25 374 \$. Prix de l'option d'achat de 18 017,50 \$ basé sur un maximum de 96 000 kilomètres. Des frais de 0,10 \$ s'appliquent pour chaque kilomètre supplémentaire, s'il y a lieu. **Exemple de financement: 30 000 \$ à un taux de financement de 5,8 % par année. Paiement mensuel de 702 \$ pendant 48 mois. Frais d'emprunt de 3 696 \$. Coût total du prêt de 33 696 \$. Le concessionnaire peut louer/financer à prix moindre. Voyez votre concessionnaire Toyota participant pour plus de détails.



• Votre concessionnaire Toyota est fier de commander les Jeux olympiques spéciaux.



EN TOUT LIEU ET EN TOUT TEMPS, N'OUBLIEZ JAMAIS L'ENVIRONNEMENT.

Meilleur choix
de Cadillac
dans la région de Québec

8 Seville STS
6 Deville

2,8%
Location
36 mois



2 Catera • 1 Escalade

Garantie 4 ans / 80 000 km avec programme
Cadillac sans aucun frais d'entretien.

Citadelle

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

www.lesoleil.com

EN BREF

GENÈVE

L'année des records

Le 69^e Salon international de l'automobile qui a fermé ses portes hier soir à Genève a enregistré un record absolu de fréquentation avec 691 667 entrées depuis son ouverture, le 11 mars, ont annoncé les organisateurs dans un communiqué. Ce chiffre représente une hausse de près de 1,70% par rapport à l'édition de 1998. Le précédent record datait de 1993 avec 685 000 visiteurs. Le chef de la communication du salon, René Lambelet, a également noté un record absolu de fréquentation parmi les journalistes, 5100 cette année en provenance de 69 pays, soit 900 de plus qu'en 1998. Le prochain Salon de l'automobile de Genève aura lieu du 2 au 12 mars 2000. (AFP)

DEARBORN

Ford rappelle 887 000 véhicules

Le constructeur automobile Ford a annoncé jeudi qu'il rappelait pour des raisons de sécurité 887 000 véhicules, du modèle Aerostar datant des années 1992 à 1997. Sur un très petit nombre de véhicules, un défaut dans le circuit électrique peut provoquer un court-circuit avec possibilité de surchauffe, de fumée, voire d'incendie, explique le groupe de Dearborn (Michigan) dans un communiqué. Pour l'instant, il n'y a eu aucun accident dû à ce défaut, précise Ford qui invite les propriétaires de ces modèles à les présenter à leur concessionnaire pour une réparation sans frais. (AFP)

MUNICH

BMW s'installe en Russie

Le constructeur allemand BMW a annoncé mercredi qu'il allait produire dès cet été sa série 5 et des voitures de la marque Rover à Kaliningrad, enclave russe située entre la Lituanie et la Pologne. La production se fera en partenariat avec la compagnie russe Avtotor, dont les salariés seront formés à Munich et à Kaliningrad. L'usine aura à moyen terme une capacité d'environ 10 000 unités par an. BMW implantera également à Kaliningrad (l'ancienne Königsberg) au début de l'été une société de vente des modèles BMW et Land Rover. Cette société aura une succursale à Moscou. (AFP)

LE COURRIER DE L'AUTO

Q: Il y a peut-être 10 à 15 ans, je me souviens qu'on disait que la durée moyenne d'un moteur 4 cylindres était de 100 000 kilomètres. Est-ce encore le cas aujourd'hui? Depuis le temps, n'a-t-on pas réussi à améliorer ces moteurs?

R: Votre question est tout à fait pertinente. Certes, il y a plusieurs années, ce chiffre était relativement réaliste, mais, de nos jours, la durée de vie moyenne est nettement à la hausse. D'ailleurs, vous l'avez peut-être expérimenté vous-même ou vous connaissez peut-être des amis ou des parents qui ont fait beaucoup plus que 100 000 kilomètres... Oui, les fabricants ont pris de l'expérience avec ces « petits » moteurs pour lesquels ils ont de plus développé certaines innovations technologiques permettant d'en retirer une meilleure performance : ajout d'une vitesse surmultipliée, mise au point d'huiles à moteur davantage appropriées, etc. Pour le reste, on peut sans doute affirmer que c'est le conducteur du véhicule qui compte. Il faut suivre rigoureusement l'horaire d'entretien prévu par le fabricant et adopter une conduite « en douceur ». Ainsi, on peut affirmer qu'on met de son côté toutes les chances de repousser la frontière des 100 000 kilomètres.

moteur peut accroître de 50% la consommation de carburant en hiver par rapport à l'été;

— la conduite sur la neige augmente la consommation de carburant en raison du patinage accru des roues et de la plus grande résistance du véhicule au mouvement;

— l'état des routes a aussi une incidence sur la consommation. Un asphalte rugueux, des nids-de-poule et des routes en gravier peuvent en effet accroître la consommation de 35% ; — un vent de face de 30 km/h a presque le même effet sur la consommation de carburant qu'une augmentation de vitesses correspondante.



Q: À partir de quelle température est-il déconseillé de vérifier la pression des pneus l'hiver?

R: C'est lorsque vous effectuez une vérification de la pression alors qu'il fait -10°C (ou plus froid) que vous risquez de vous retrouver avec un pneu à plat. En s'échappant de la valve, l'air peut engendrer de la condensation qui, elle, peut rapidement « figer » en glace. Si cela se produit, on peut placer quelques gouttes d'antigel ou de lave-vitre sur la valve pour la dégeler.

Q: Mon auto aura bientôt 130 000 km au compteur. Qu'est-ce qu'on considère comme acceptable comme consommation d'huile à ce kilométrage?

R: La consommation d'huile est un phénomène qui, idéalement, doit être analysé cas par cas puisque chaque constructeur possède ses propres normes. Plusieurs facteurs peuvent influencer la consommation d'huile dont la température, la pression atmosphérique, le pourcentage d'humidité, le système d'alimentation de carburant, etc. Pour établir une règle générale nous pouvons dire que lorsqu'un moteur consomme plus d'un litre d'huile par 800 à 1000 km il s'agit de consommation excessive et il serait temps d'y voir. Cette règle s'applique à quelques nuances près à un 4, un 6 ou à un 8 cylindres.

Q: Dans quelle mesure l'état de la chaussée ou les conditions climatiques influent sur la consommation d'essence? Est-ce qu'il existe des chiffres à ce sujet?

R: Voici ce qu'on retrouve à ce sujet dans la plus récente édition du Guide de consommation de carburant (1999) publié par Transports Canada :

— des essais effectués en laboratoire, à de basses températures et dans des conditions de ville, montrent qu'à 0°C la consommation de carburant augmente d'environ 8% et à -30°C, d'environ 30%. La combinaison de basses températures, de trajets courts et de trop longues périodes de marche au ralenti pour réchauffer le

LE CONSEIL DU CAA

Les phares : bien voir et être bien vu

L'hiver, vos phares sont encore plus importants. En conséquence, assurez-vous qu'ils sont bien dégagés lorsque vous avez à circuler. Nettoyez-les s'il le faut. Il en va de même de tous les autres feux de votre véhicule. Quand on parle de sécurité, il ne faut pas lésiner. Bien dégager votre voiture ne prend que quelques secondes : c'est bien peu quand il en va de votre vie. De plus, des phares propres durent plus longtemps puisque la saleté emprisonne la chaleur qui, elle, diminue la vie des ampoules.

Nissan examinera l'offre de Renault le 27 mars

En cas d'entente, le constructeur français détiendra le quatrième rang mondial

■ PARIS/TOKYO (AP) — Le mariage Nissan-Renault pourrait intervenir dès le 27 mars. C'est en effet la date à laquelle la direction du constructeur automobile japonais examinera l'offre faite en début de semaine par le groupe français, qui cherche à acquérir 35% de son capital.

Après la conclusion de l'accord, le président de Nissan Yoshifumi Tsuji présentera sa démission fin juin lors de la prochaine assemblée générale des actionnaires, rapportaient hier la chaîne publique japonaise NHK et l'agence Kyodo.

Selon ces informations, M. Tsuji sera contraint à la démission afin de prendre la responsabilité d'avoir poussé le constructeur japonais dans les bras d'un groupe étranger. Jeudi soir lors d'une réunion de l'Association des constructeurs automobiles japonais, le président de Nissan a expliqué qu'il se sentait responsable de l'énorme dette de son groupe, estimée à 2100 milliards de yens (27 milliards \$).

Mais selon l'agence Kyodo, cette décision pourrait aussi être prise à la demande de Renault. Le porte-parole de Nissan, Masataka Saito, a refusé de commenter ces informations.

SYNERGIES

Dans un communiqué publié hier, le pdg de Renault Louis Schweitzer se dit « convaincu qu'en unissant leurs forces, Renault et Nissan vont générer des synergies substantielles et former l'un des acteurs majeurs de l'industrie mondiale de l'automobile ».

Cette union pourrait faire de Renault, qui a récemment conclu une convention d'accord avec les autorités roumaines pour la reprise du constructeur automobile Dacia, le quatrième groupe mondial de ce secteur.

Avec 4,9 millions de véhicules vendus, Renault se placerait juste derrière Toyota (les Américains General Motors et Ford occupant les première et deuxième places) et juste devant Volkswagen AG.

DIFFICULTÉS

Le marché japonais de l'automobile connaît actuellement de sérieuses difficultés. Hier, quatre des principaux constructeurs automobiles nippons ont annoncé des baisses de leur production et du nombre d'immatriculations de véhicules neufs au mois de février, par rapport à la même période de l'année précédente.

Nissan a ainsi enregistré le mois dernier une baisse de 9,9% de sa production, et de 16,8% de ses immatriculations au Japon.

Nissan a une dette énorme

Réconciliez les deux facettes de votre personnalité.



La 528i de BMW satisfait votre soif de performance... sans négliger pour autant votre confort matériel. Vous ne sauriez vous passer de tous ces raffinements qui rendent les déplacements tellement plus agréables, et avec raison. La Série 5 vous comblera d'aise. Tout comme son moteur de 2,8 litres, sa tenue de route impeccable... bref, tout ce qui nourrit jour après jour la légende BMW.



Le plaisir de conduire.™

Automobiles Jalbert
1885, boul. Central
Québec
(418) 687-4840

Taux de location
3,9%*

BMW 528i

L'équipement illustré n'est pas disponible pour tous les modèles. Les taux de location sont ceux offerts exclusivement par les Services financiers BMW et sont disponibles auprès des concessionnaires participants conditionnellement à l'approbation de crédit. Les mensualités sont fixées à 599\$ (39 mois) pour les modèles 1999 de BMW 528i. Les exemples tiennent compte d'un versement initial ou d'une valeur de reprise de 6334\$ avec option de rachat. Les taxes de même que les frais relatifs au transport à la préparation 895\$, à l'administration du contrat (475\$), au permis, à l'immatriculation et aux assurances sont en sus. Un dépôt de garantie équivalent à environ un mois de location sera exigé. Des frais maximums de 0,25\$/km s'appliquent sur la portion du kilométrage excédant 60 000 km. Le concessionnaire peut proposer un prix de location inférieur. Cette offre s'applique à tous les modèles 528i 1999 neufs. La livraison doit avoir lieu au plus tard le 30 juin 1999. Cette offre ne peut être jumelée à aucune autre. ©BMW Canada Inc. -BMW-, le logo -BMW- et «Le plaisir de conduire» sont des marques de commerce de BMW AG, utilisées sous licence par BMW Canada Inc. Visitez notre site Web: www.bmw.ca

VOLVO pour la vie



20 DISPOSITIFS DIFFÉRENTS
CONÇUS POUR VOUS PROTÉGER.

21 EN COMPTANT 1,9% DE TAUX DE LOCATION.

VOLVO S70

LA VOLVO S70 1999 A ÉTÉ CONÇUE EN VUE DE VOTRE SÉCURITÉ. SON MOTEUR NERVEUX ET SA TENUE DE ROUTE RIGOUREUSE CONTRIBUENT TOUT AUTANT À VOTRE SÉCURITÉ QU'À VOTRE PLAISIR AU VOLANT. ET, EN CE QUI CONCERNE VOTRE SÉCURITÉ FINANCIÈRE, NOTRE TAUX DE LOCATION DE 1,9% MONTRE QUE LES CHIFFRES NE TROMPENT PAS. L'OFFRE PREND FIN LE 31 MARS 1999.

1,9%
Taux de location jusqu'au 31 mars

745 \$ d'acompte / 547 \$ par mois
3 745 \$ d'acompte / 445 \$ par mois
5 745 \$ d'acompte / 377 \$ par mois



VOLVO DE QUÉBEC

2230, Jean-Talon Nord, Sainte-Foy
682-1112
1 800 563-VOLVO
volvo@mediom.qc.ca

Offre temporaire valide jusqu'au 31 mars 1999, par l'entremise des détaillants Volvo participants et des Services financiers Volvo, sur approbation du crédit aux clients au détail admissibles seulement. Livraison exigée pour le 31 mars 1999. Taux de 1,9% valide seulement sur véhicules en stock chez le détaillant. Exemples de location à long terme sur la Volvo S70 GTM 1999 avec 745 \$ / 3 745 \$ / 5 745 \$ d'acompte ou d'échange (frais de transport et de préparation inclus) : 547 \$ / 445 \$ / 377 \$ par mois pour un bail de 30 mois, avec paiements accumulés de 16 410 \$ / 13 350 \$ / 11 310 \$. Taxes, enregistrement et assurances en sus. Première mensualité et dépôt de sécurité requis. Le bail prévoit une allocation de 20 000 km / année (0,10 \$ par kilomètre excédentaire). Option d'achat en fin de bail : 19 874, 40 \$, plus frais d'administration de 200 \$. Le détaillant peut louer pour moins. © 1999 Volvo Canada Ltée. «Volvo pour la vie» est une marque déposée de Volvo Canada Ltée. N'oubliez pas de boucler votre ceinture. Visitez www.volvoCanada.com

L'industrie automobile japonaise perd son indépendance

Seuls Honda et Toyota semblent évoluer sans problèmes

FRÉDÉRIC GARLAN
Agence France Presse

■ TOKYO (AFP) — L'industrie automobile japonaise, qui paraissait en passe il y a une décennie de conquérir le monde, en est désormais à se jeter dans les bras de la concurrence étrangère.

Après Mazda, passé dans l'orbite de l'américain Ford, Isuzu et Suzuki, intégrés au dispositif industriel de General Motors, Nissan est désormais prêt à renoncer à une partie de son indépendance au profit du Français Renault.

L'existence de onze constructeurs farouchement attachés à leur indépendance constituait déjà une anomalie, même sur le deuxième marché mondial. Partout ailleurs, la concentration est depuis longtemps bien plus avancée, avec deux mastodontes seulement sur l'énorme marché automobile américain.

Cette extrême balkanisation de l'industrie japonaise n'était plus tenable

dès lors que le marché automobile local régressait, que le marché asiatique s'effondrait et que les banques, dont l'extrême permissivité avait laissé plusieurs constructeurs s'enfoncer, réduisaient leur exposition au secteur.

RÔLE MODESTE

Contrairement à ce qui s'est passé dans d'autres industries, les acteurs locaux n'ont joué qu'un rôle modeste dans la restructuration du secteur.

Seul le très prospère Toyota a renforcé ses liens traditionnels avec Daihatsu (mini-voitures) et Hino (camions lourds) qui sont actifs sur deux

créneaux où le numéro un japonais est traditionnellement absent.

Toyota a porté l'an dernier à 50% sa participation dans Daihatsu, qui lui offre de surcroît une ouverture sur le prometteur marché chinois. Dans le même temps, il a doublé sa participation dans Hino à 20% et les médias japonais spéculent sur l'absorption prochaine de cette société en difficulté.

HONDA

Le seul autre constructeur nippon sans problème de trésorerie, Honda, continue pour le moment son chemin solitaire, même si la société est régulièrement citée comme le partenaire rêvé pour un mariage transfrontalier. Née en marge des puissants « keiretsu » (conglomérats) qui dominent la vie économique nipponne, Honda est une société à la culture-maison exacerbée avec qui une fusion serait diffi-

cile à mettre en oeuvre, relèvent les observateurs.

Après un accord Renault/Nissan, resterait encore à régler le problème de Mitsubishi Motors, le numéro quatre nippon. Ses problèmes sont les mêmes que ceux de Nissan — endettement excessif, gamme inadaptée et déclin commercial aux États-Unis — mais le groupe bénéficie du soutien financier du puissant groupe Mitsubishi, ce qui lui permet de négocier sans avoir le dos au mur.

SURCAPACITÉ

« Son problème est sans aucun doute un problème de surcapacités », relève Chikao Masuzawa, analyste chez ING Barings à Tokyo. « Mitsubishi pourrait probablement céder ses activités dans les voitures mais je ne sais pas qui pourrait les acheter ». « Ils ont une très bonne activité dans les poids-lourds qui est bénéficiaire, mais l'ac-

tivité dans les voitures ne l'est pas et ne devrait jamais gagner d'argent », a souligné M^{re} Masuzawa.

Le partenaire le plus logique pour Mitsubishi serait DaimlerChrysler, puisque le japonais collabore industriellement avec les deux composantes du groupe germano-américain. Mais les mêmes raisons qui ont poussé ce dernier à renoncer à Nissan pourraient empêcher un accord avec Mitsubishi.

SUBARU

Pour un constructeur plus intéressé par une niche, Fuji Heavy Industries pourrait représenter une opportunité intéressante. Le constructeur des voitures à propulsion intégrale Subaru ne peut en effet guère compter sur l'aide de ses actionnaires traditionnels — au premier rang desquels Nissan — pour accroître une production encore très modeste (moins de 580 000 unités).

Vous avez des choix multiples, et toutes les réponses sont bonnes.

Mazda Protégé DX 1999

OBTENEZ
UN TAUX DE FINANCEMENT DE

1,9%[†]

À L'ACHAT, JUSQU'À 48 MOIS



OU LOUEZ

À PARTIR DE

189\$

PAR MOIS, POUR 48 MOIS*
TRANSPORT ET PRÉPARATION INCLUS !
COMPTANT INITIAL DE 1 895\$

DX

ÉQUIPEMENT DE SÉRIE: Moteur de 1,6 L à 16 soupapes et DACT (105 ch) • Boîte manuelle 5 vitesses • Barres stabilisatrices avant et arrière • Rétroviseurs extérieurs jumelés à commande intérieure manuelle • Essuie-glaces à balayage intermittent • Volant inclinable • Roues de 14 po avec enjoliveurs intégraux • Coussins de sécurité côtés conducteur et passager (SRS) • Bouches de chauffage aux places arrière • Console centrale avec compartiment de rangement

Mazda Protégé SE 1999

OBTENEZ
UN TAUX DE FINANCEMENT DE

1,9%[†]

À L'ACHAT, JUSQU'À 48 MOIS



OU LOUEZ

À PARTIR DE

199\$

PAR MOIS, POUR 48 MOIS*
TRANSPORT ET PRÉPARATION INCLUS !
COMPTANT INITIAL DE 1 895\$

SE

ÉQUIPEMENT ADDITIONNEL: Radio AM/FM à syntonisation électronique, lecteur de CD et 4 hauts-parleur • Banquette arrière à dossiers 60-40 rabattables • Appuis-tête intégrés à la banquette arrière • Éclairage du coffre

Mazda Protégé LX 1999, Édition Touring

OBTENEZ
UN TAUX DE FINANCEMENT DE

1,9%[†]

À L'ACHAT, JUSQU'À 48 MOIS



OU LOUEZ

À PARTIR DE

239\$

PAR MOIS, POUR 48 MOIS*
TRANSPORT ET PRÉPARATION INCLUS !
COMPTANT INITIAL DE 1 895\$

LX
Édition
Touring

ÉQUIPEMENT ADDITIONNEL OU DIFFÉRENT: Moteur de 1,8 L à 16 soupapes et DACT (122 ch) • Becquet arrière • Climatiseur • Régulateur de vitesse • Serrures, glaces et rétroviseurs à commandes électriques • Compte-tours • Garde-boue avant et arrière • Tapis protecteurs • Siège du conducteur réglable en hauteur • Garnissage intérieur en tissu de catégorie supérieure • Console centrale avec compartiment de rangement fermé et accoudoir central

Protégé

Lauréate du Prix des Voitures de l'Année 1999 de l'AJAC



Association des Journalistes
Automobile du Canada

Coup de foudre! Coup de fougue!



mazda

Les concessionnaires Mazda du Québec

LOCATION
Personnalisable
MAZDA

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

Les modèles illustrés peuvent différer et sont utilisés à titre indicatif seulement. Offres réservées aux particuliers, d'une durée limitée à compter du 3 mars 1999. Offres portant uniquement sur les Mazda Protégé DX 1999 neufs, modèle D4DM59A00, les Mazda Protégé SE 1999 neufs, modèle D4XMS9A00 et les Mazda Protégé LX Édition Touring 1999 neufs, modèle D4LQ59A00, en stock chez les concessionnaires. * Taux de location personnalisée Mazda: Offres portant uniquement sur la location-bail au détail pour une période de 48 mois. Comptant initial ou échange équivalent, premier et dernier versements mensuels et dépôt de sécurité exigés. Pour les Mazda Protégé DX et Mazda Protégé SE, dépôt de sécurité de 250\$. Pour la Mazda Protégé LX Édition Touring, dépôt de sécurité de 300\$. Offre à 0\$ comptant également disponible. Immatriculation, assurances et taxes en sus. Offres soumises à l'approbation de Crédit Mazda Canada inc. Pour tous les modèles en location-bail: limite de 80 000 km. Frais de 8¢ le km additionnel. Autres options de location également disponibles. † Taux de financement de 1,9% pendant 24, 36 ou 48 mois. Terme de 60 mois également disponible. Financement consenti par l'entremise de la Banque de Nouvelle-Écosse. Sur approbation du crédit. Exemple de financement à l'achat: 10 000\$ au taux de 1,9%; 48 paiements de 216,52\$; coût d'emprunt de 392,96\$; total à payer de 10 392,96\$.

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

OPINIONS

LE QUOTIDIEN DE LA CAPITALE

Président du conseil d'administration PIERRE DES MARAIS II
Président et Éditeur GILBERT LACASSE
Rédacteur en chef GILBERT LAVOIE
Directeur de l'édition J.-JACQUES SAMSON
Directeur de l'information MICHEL SAMSON

EDITORIAL

Béland a le feu vert

Le président Claude Béland avait demandé, vendredi, aux 3000 délégués au congrès de Desjardins de donner le feu vert pour enclencher des transformations majeures du Mouvement. Plus progressistes que la majorité des sociétés des caisses, les délégués lui ont donné ce feu vert, sans ambiguïté, mais sans grand enthousiasme non plus, et avec un certain scepticisme chez plusieurs quant au niveau des économies réelles que permettra la restructuration.

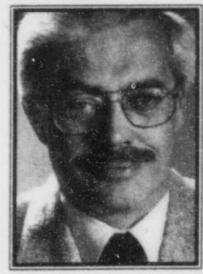
Les délégués ont d'ailleurs fait savoir aux dirigeants du Mouvement que les changements à entreprendre devaient se faire dans la transparence. Ce rappel sur la transparence révèle qu'ils n'ont pas toujours été satisfaits des méthodes utilisées pendant les préparatifs de la réforme qu'ils ont tout de même adoptée massivement au congrès. M. Béland dit avoir compris le message.

Une multitude d'aspects de la réforme restent encore à préciser mais elle peut se concrétiser beaucoup plus rapidement que prévu, en raison de la force de l'appui donné par les délégués. Desjardins profiterait alors plus tôt des avantages financiers de l'allègement de ses structures, ce qui serait bienvenu compte tenu de la baisse des profits en 1998. La stratégie suivie ces dernières années de mousser les ristournes aux membres jusqu'au sommet de 138 millions\$ en 1998 est l'une des principales clés du succès de

masse du mouvement coopératif. Les profits ont toutefois chuté de 100 millions\$ par rapport à 1997 et ils sont de 100 millions\$ inférieurs au plan stratégique de Desjardins. Un redressement très rapide s'impose et les principales économies espérées viendront de l'aplatissement des structures. Le calendrier prévu de trois à cinq ans devra être écourté. Cela est possible, dans le respect des employés et dirigeants qui seront affectés, à la condition que la haute direction joue cartes sur table: chiffrer enfin précisément les rationalisations de personnel, les économies permises et respecter l'esprit de l'appui à la réforme, notamment quant à la représentation régionale. Claude Béland serait sans doute le mieux placé pour mener à terme ce chantier; une prolongation de son présent et dernier mandat au-delà de l'an 2000 permettrait d'abord d'éviter les déchirements et la paralysie qu'engendre toujours une course à la direction. Le congrès a aussi prouvé que M. Béland jouit toujours en plus de la confiance des administrateurs des caisses. Un appui massif de la base et une forte autorité morale seront précieux dans la mise en place de réformes aussi importantes.

Un autre défi à court terme pour M. Béland est de rapatrier la Fédération des caisses d'économie, qui s'est isolée au congrès et menace de faire cavalier seul. Les dirigeants de cette dernière ont pour leur part le devoir de consulter les 257 000 sociétaires de leurs 110 caisses sur leur désir de se rallier ou non. Les plus importantes caisses d'économie au Québec opèrent dans le giron des fédérations régionales. Les petites caisses de la Fédération des caisses d'économie prennent un risque périlleux en se privant de leur appartenance à Desjardins. Leur actif total n'est d'ailleurs que de 2,4 milliards\$. Leur départ peut leur faire bien plus mal qu'à Desjardins, mais cette possibilité est malheureuse. Il est certainement possible de trouver un terrain d'entente, sur la base d'un statut distinct, ce à quoi M. Béland est ouvert, en raison de leur spécificité. Les sociétaires de ces caisses doivent se manifester pour corriger cette seule faille dans l'unité de Desjardins.

Les dernières assises ont néanmoins montré un Mouvement en bonne santé, qui continue de gagner des parts de marché, capable de remises en question en profondeur, à la veille de son centenaire, malgré sa réputation conservatrice, toujours un bel objet de fierté collective.



J.-Jacques Samson

JJSamson@lesoleil.com

NOUVELLE DISCIPLINE OLYMPIQUE...



LE LANCER DU COMMISSAIRE CORROMPU!

CÔTE 99

CARREFOUR DES LECTEURS

Les enfants de Duplessis

Oui, j'approuve les positions du cardinal Turcotte et je désapprouve les critiques du Protecteur du citoyen, M^e Daniel Jacoby. Dénoncerait-on un samaritain bien intentionné qui, en portant secours à un accidenté de la route, aurait commis, parmi une de ses interventions, des impairs? Ne vaut-il pas mieux secourir plutôt que d'abandonner sur le bord de la route? Si les religieuses n'avaient pas recueilli ces enfants rejetés et abandonnés par la bonne société du temps, auraient-ils été voués à la rue comme les enfants itinérants du Brésil, et comme le million d'enfants errants en Europe au XVIII^e ou XIX^e siècle? Où seraient allés, ces enfants, M. Jacoby? Vous n'avez jamais pensé dénoncer les géniteurs qui s'en sont tirés les mains blanches? Demandez-leur donc, à eux, des compensations financières et des excuses. Aussi, n'avez-vous jamais pensé dénoncer le père de la jeune fille-mère qui expulsait de son domicile cette pauvre fille abusée? Ce bon père de famille était-il sans tache? Et cette fille, en quête d'un peu d'amour et de tendresse, probablement abusée par un «mon oncle», un bon voisin, un marguillier ou un membre de la Ligue du Sacré-Coeur?

Je ne puis concevoir que des parents un tant soit peu humains aient jeté à la rue leur fille complètement démunie. M. Jacoby, ces pauvres filles, il n'y a que les religieuses qui les accueilleraient. Elles devaient expier leur faute et celle de leur abuseur et elles payaient très cher leur gros péché. Ces filles devaient se cacher durant leurs mois de grossesse et celles qui osaient défier l'opinion publique bigote étaient stigmatisées pour la vie et au ban de la société. Après leur accouchement, elles étaient contraintes de signer l'abandon de leur enfant. Il faut être machiste pour oublier le calvaire qu'ont vécu ces pauvres filles. Ces Enfants de Duplessis devraient leur rendre hommage, il me semble.

Combien de ces jeunes filles étaient «louées» par leurs parents pour subvenir aux besoins de la famille. Engagées dans une famille où parfois, le père (bon catholique) tentait de séduire la «fille engagée». Dans les années 50, des quêtes avaient été organisées pour des levées de fonds pour les enfants de la «crèche». De bons citoyens refusaient, sous prétexte de ne pas encourager le vice, les enfants du péché. Les religieuses ont eu au moins le cœur de recueillir ces enfants nés hors du mariage. M. Jacoby, vous parlez d'injustice envers ces enfants, où est votre justice envers

les religieuses, plus humaines que la société du temps?

Sans aucun doute, il y a eu des abus, comme il y en a dans notre bonne société. Autrefois, les parents biologiques n'étaient pas toujours très tendres dans leurs punitions corporelles.

À noter que ces religieuses ne bénéficiaient d'aucun support pour l'hébergement et l'éducation de ces enfants. À leur tour, M. Jacoby, elles seraient en droit de réclamer des compensations. Malgré les dérapages, la société leur doit beaucoup. Quant à ce M. Bruno Roy, il y a quelques années, à la télévision, invité de Janette Bertrand je crois, il rendait hommage aux religieuses, disant que c'était grâce à elles s'il avait réussi à faire honorablement son chemin dans la vie. Et aujourd'hui, il mène le bal pour dénoncer ces mêmes religieuses et exiger d'elles des excuses et des compensations financières. Drôle d'individu...

Au lieu de tenter de siphonner de l'argent, M. Roy et les autres pourraient s'acquitter d'une dette de reconnaissance envers ces religieuses. Qui d'autre l'aurait pris en charge?

C'est prendre le chemin le plus facile que de dénoncer une communauté religieuse. Les vrais coupables des Enfants de Duplessis, ce sont les géniteurs anonymes, les parents qui ont expulsé leur fille enceinte, la société qui répudiait ces enfants.

Rita Julien
Beauport

Arrière, perfide amie!

Chaque jour à mon invitation, sans faire de bruit, tu t'infiltras chez moi. Ta vaporeuse chevelure blonde, tes yeux langoureux d'un bleu profond me promettent d'éloigner de moi le stress, l'angoisse, pour m'apporter consolation et sérénité. En me faisant goûter ta douce chaleur, tu me berces, tu combles ma solitude. Mais surnoisement, en ayant l'air de m'aimer, tu détruis mes poumons, tu salis tout dans ma maison, répands une odeur nauséabonde en plus de me réclamer un salaire.

Je sais que ton amitié n'est pas franche. Je sais que tu ne m'aimes pas et qu'en exigeant de moi des baisers répétés, tu ne cherches qu'à me rendre esclave. Et pourtant, je continue à croire en tes promesses de bonheur, et je t'invite, et je te porte à ma bouche sans arrêt. Jamais je n'endurerais une autre amie comme toi qui prendrait ma santé, la propreté de ma maison, mon air pour respirer, et qui me demanderait de l'argent.

Quand je pense à te quitter, voilà que tu me fais croire que je ne peux me passer de toi et que, sans toi, je ne puis être heureuse. Je réalise enfin que, quand je t'accepte chez moi et même en moi, je t'aime plus que je ne m'aime moi-même. Mérites-tu un tel amour? Est-ce que je mérite un tel mépris?

Je te dis aujourd'hui à toi, ma supposée amie, que je veux vivre, vivre et respirer l'air pur. Je veux goûter ce que je mange, je veux une maison propre et sentir l'odeur d'un bon savon pour remplacer la puanteur d'un cendrier. Ne sois pas surprise si je t'éloigne peu à peu. Je ne te considère plus comme une amie. Ta fumée bleue a fini de s'agripper à mes murs. Bientôt tu ne seras pour moi qu'un mauvais souvenir.

Je bénis le jour prochain où je retrouverai mon entière liberté. Je te promets que je te combattrai farouchement pour t'empêcher d'en aggraver d'autres comme moi, toi mon ex, toi ma perfide amie.

Suzanne Légaré
Charlesbourg

Postes Canada: société complètement timbrée

Actuellement en séjour à Paris dans le cadre de mon projet d'année sabbatique, j'ai expédié le 15 février, par courrier prioritaire, une lettre à un membre de ma famille résidant à Château-Richer, petite localité de la Côte-de-Beaupré identifiée par le code postal G0A 1N0. Or, cette lettre est arrivée au bureau de poste de Grondines dans Portneuf le 19 février, d'où elle m'a été retournée, accompagnée du message suivant: « Prière de donner à vos correspondants votre adresse postale exacte ».

Il me semble que ce message aurait dû être adressé à mon destinataire plutôt qu'à moi-même; puis, j'ai beau lire et relire l'adresse de mon destinataire telle qu'elle figurait sur l'enveloppe, tout y est exact, y compris le code postal.

Cet incident d'apparence anodine ne peut que m'inquiéter du sort qui arrivera maintenant aux lettres de recommandation que plusieurs de mes étudiants m'ont demandé d'expédier aux divers organismes subventionnaires desquels ils sollicitent des bourses.

Y a-t-il une seule personne à Postes Canada à qui il reste encore assez de génie pour me fournir l'explication à laquelle j'estime avoir droit?

Claude Verreault
Château-Richer

Les Québécois pris au piège de l'ethnicité

Politique et littérature se rejoignent parfois, dans un mariage révélateur, surtout lorsque la création littéraire n'a justement aucune ambition politique: jamais Jean-Charles Harvey, Roger Lemelin, Philippe Panne-ton (Ringuet) ou Gabrielle Roy n'auraient songé à écrire «politique».



Raymond Giroux

RGiroux@lesoleil.com

NOTES DE LECTURES

Pourtant, ils l'ont fait. Spécialiste en études culturelles et littéraires anglaises et américaines, Caren Irr, de Pennsylvania Sta-

te University, a décortiqué ces grands de notre passé littéraire pour en tirer quelques conclusions troublantes pour qui croit au passé comme une longue marche vers la lumière.

En réalité, écrit M^{me} Irr dans *The Suburb of Dissent*, le passage d'une société rurale à un monde urbain n'a pas eu les conséquences qu'on aurait pu attendre sur la modernisation des mentalités et une ouverture d'esprit plus grande sur le monde. Le mixage des francophones avec les autres groupes ethniques et les anglophones, au sortir d'une expérience rurale uniquement franco-catholique, n'a aucunement encouragé l'esprit de tolérance.

La proximité physique, au contraire, a souvent provoqué un rejet politique des «autres», à l'image des intellectuels de l'école de Lionel Grönlx. La

conscience ethnique, à partir des années 1930, a pris le dessus, et pour longtemps, sur les questions sociales et la lutte des classes.

Il ne faisait pas bon pour un Jean-Charles Harvey, dans ce contexte d'oppression, de passer sous le couvert d'un roman, en apparence uniquement sentimental. *Les Demi-civilisés*, ses messages contre le colonialisme intellectuel des élites de la haute ville de Québec: il en perdit son poste de rédacteur en chef du SOLEIL!

Roger Lemelin, tout aussi critique de son milieu, se rapprochait plus du thème de la lutte des classes, dans *Au pied de la pente douce*. Francophones et prolétaires, les Québécois tels que décrits par les écrivains se retrouvaient coincés. Sortir de leur condition signifiait pour eux abandonner leur identité.

Aussi l'auteur voit dans ces romans sur la condition humaine canadienne-française l'illustration du double piège duquel ne peuvent sortir les intellectuels de gauche québécois d'avant-guerre.

Cet aparté québécois n'est pas l'objet premier de l'étude de Caren Irr. Il éclaire toutefois une certaine normalité d'une société où les écrivains traduisent une réalité populaire au même moment et de la même manière qu'au Canada anglais et aux États-Unis.

L'auteure tente plutôt d'analyser le caractère transnational de la dissidence, les écrivains américains de gauche, à l'image de John Dos Passos, John Steinbeck ou Erskine Caldwell, ne vivant pas en vase clos sous la coupe du communisme international comme aiment le croire les gens du «mainstream» autant que les tenants de la droite, aux

États-Unis. De fait, avance-t-elle, les politiciens de gauche, dans son pays, faisaient preuve d'une analyse totalement déconnectée de la vie quotidienne.

M^{me} Irr démontre qu'au contraire, c'est l'oeuvre de ces grands écrivains — essentiellement un portrait de la société américaine — qui porte un message politique révolutionnaire, gauchiste. Côté canadien de la frontière, le Hugh MacLennan des «Deux solitudes» s'inscrivait dans la même ligne de pensée. Mais reconnaissons à M^{me} Irr la capacité de distinguer les cultures canadienne et américaine l'une de l'autre, et de déplorer au passage l'impérialisme culturel de son pays.

*IRR, CAREN. *The Suburb of Dissent*. Duke University Press, 294 pages.

OPINIONS

CHRONIQUE POLITIQUE

Allô, Québec? Ici Montréal...

Je suis bien d'accord avec Paul Bégin: aucune des «activités» du gouvernement provincial ne devrait se tenir dans la Métropole. Si le ministre responsable de la région de la capitale nationale pouvait aussi empêcher les bureaucrates de penser, ce serait parfait!

Je ne sais si c'est le printemps de Paris et l'absence du matou du bunker qui incite les souris de la fonction publique à danser, mais le gouvernement de Québec déborde d'imagination pour sa grande ville. La palme revient au ministre de Lanaudière, Guy Chevrette, qui veut sans doute rapprocher les vols d'Air France et de United Airlines de sa région. Après qu'on se soit entendu sur la concentration de tous les vols internationaux — à l'exception des charters — à l'aéroport international de Montréal-Dorval, que les grandes compagnies européennes soient revenues ici, et qu'Air Canada ait rebâti son réseau pour faire de Montréal une mini-plaque tournante entre plusieurs métropoles régionales des États-Unis et l'Europe, voilà que le ministre des Transports annonce, sans même un sourire, qu'il veut renvoyer tous les vols internationaux à Saint-Jérôme-Mirabel!

Avec une logique renversante, le même ministre annonce qu'il n'aura pas un sou pour moderniser l'autoroute métropolitaine — le seul axe est-ouest d'importance pour le trafic des routiers entre l'Ontario et les Maritimes — mais qu'il pourrait bien trouver quelques dizaines de millions de dollars pour assurer une liaison rapide entre Montréal et Mirabel.

Je reconnais que pour un député de Joliette qui prend souvent l'avion entre Montréal et ses terrains de golf de la Floride, cela a quelque bon sens. Mais pour les Montréalais — surtout les administrateurs de l'Aéroport de Montréal qui ont lancé un vaste programme d'investissement à Dorval —, cela tient de la folie pure. De mauvaises langues prétendent que l'ancien organisateur en chef du Parti québécois veut ainsi récompenser les régions de Laval, des Laurentides et de Lanaudière qui ont été plus généreuses pour les candidats de son parti que l'ouest de l'île de Montréal...

En attendant le nouveau Plan directeur sur l'avenir de la métropole que Louise Harel nous promet pour très bientôt, voilà qu'une autre officine gouvernementale propose de réduire le nombre de municipalités sur l'île de Montréal de 29 à trois. Quand j'ai enten-



Michel Vastel
Mvastel@lesoleil.com

du parler de ce concept «Une île, trois villes», je me suis d'abord dit que, venant du Parti québécois, on envisageait sans doute de créer trois administrations: l'une francophone au centre et au sud, l'autre anglophone dans l'ouest, et la troisième allophone au nord-est. Cela allait réduire les tensions entre groupes ethniques et préparer la partition!

Mais non, on veut faire trois villes et laisser intacts les petits fiefs de Laval et de la Rive Sud de Montréal — cinq administrations donc? — pour simplifier la fiscalité municipale. Voilà tout ce qu'on a trouvé en l'an 2000, ou presque, alors que Toronto, avec une population deux fois plus importante, en est déjà à l'heure de la Méga-Cité!

Dans la grande ville, le sentiment gé-

néral est que les planificateurs de Québec s'amuse à jouer avec les structures — on est bon là-dedans, aussi bien dans le secteur municipal que dans ceux de l'éducation et de la santé — parce qu'ils n'ont pas de vision pour l'avenir de la métropole. On laisse cela à la pauvre Louise Harel qui devra bien, un jour ou l'autre, tenter de concilier les projets incompatibles des divers ministères sectoriels — Transports, Éducation, Santé et Développement économique en particulier.

Pendant ce temps-là, la métropole perd des pans entiers de son économie sans que personne ne lève un sourcil à Québec. Je ne parlerai même pas du commerce des valeurs mobilières puisque d'importants regroupements de gens d'affaires s'en chargeront mieux que moi prochainement. Mais l'industrie spatiale, qui faisait la fierté de la métropole et du Québec, a été complètement rayée de la carte sans que personne à Québec ne s'en rende compte.

Montréal était bien la capitale des communications par satellite jusqu'au milieu des années 70. Puis le secteur prometteur de la robotique spatiale — le bras de la navette — a été confié aux installations ontariennes de Spar Aerospace. Puis le gouvernement fédéral a parrainé une petite entreprise

de Colombie-Britannique, Macdonald Dettwiler, et lui a réservé le secteur des systèmes optiques d'observation de la terre pour les stations météorologiques et la défense. Au début de l'année, la construction de la deuxième génération de satellites RadarSat a été confiée à Macdonald Dettwiler. Spar a alors vendu sa division québécoise aux Américains. Et l'entreprise de la Colombie-Britannique, elle-même filiale d'Orbital Sciences Corp de Virginie, a mis la main sur Spar.

En moins de 30 ans, l'industrie spatiale qui était née et s'était développée au Québec, est maintenant autant concentrée sur la côte Ouest que l'industrie automobile l'est en Ontario. Personne à Québec ne s'est ému, ne l'a peut-être même pas vu venir. «C'est la fin d'une époque», de convenir le président de la coquille vide de l'Agence spatiale canadienne. Mais il nous reste Julie Payette...

Il reste tout de même un dernier espoir à Montréal. Ici on prie pour que le président du Parti québécois aille jusqu'au bout de son projet de faire du Québec une Catalogne des Amériques. Au cas où on n'y aurait pas encore pensé à Québec, il serait temps de se rappeler que la capitale de la Catalogne est aussi sa métropole, Barcelone!

PROJET DE LOI C-54 SUR LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

Chacun ses bébelles et dans sa cour!



Raymond Giroux

ANALYSE

Chacun ses bébelles et dans sa cour! Querelle dans une maternelle? Débat entre deux bandes de motards? Non. Il s'agit tout simplement du savant commentaire résumant l'opinion du constitutionnaliste Jacques Frémont devant un comité parlementaire à Ottawa, la semaine dernière.

Le sujet de sa sortie: le projet de loi C-54 sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques, à l'étude au parlement fédéral.

La raison de sa sortie: le Québec possède déjà une loi identique, la Loi sur la protection des renseignements personnels dans le secteur privé.

Une réaction à sa sortie, celle du libéral ontarien Eugène Bellemare: c'est une loi souverainiste.

Une contre-réaction, celle de la bloquiste Francine Lalonde: cette loi a été votée sous le gouvernement libéral

de Daniel Johnson avec l'appui du PQ. Et le fin mot, de la part Susan Whelan, présidente libérale du comité permanent de l'Industrie: «La Cour suprême décidera».

La table est mise. Le combat est en marche, le gouvernement du Québec proteste officiellement, les audiences publiques sont terminées.

Ottawa, tous les intervenants en conviennent, doit légiférer sur la protection des renseignements personnels pour respecter les lignes directrices de l'OCDE en la matière. Mais là cesse l'entente et débutent les querelles.

Le ministre de l'Industrie, John Manley, a donné l'assurance, en proposant le projet, l'automne dernier, que le Québec ne serait pas touché grâce à une clause d'exclusion. Ces bonnes intentions ne se traduisent pas dans le texte qui soulève, au contraire, une série de débats que le gouvernement, jusqu'à ce moment, refuse de reconnaître.

Car nous sommes bien loin d'un droit de retrait formel: l'article 27 prévoit que le gouverneur en conseil, c'est-à-dire le conseil des ministres, peut par décret exclure de sa loi toute organisation ou activité «s'il est convaincu qu'une loi provinciale essentiellement similaire» fait l'affaire.

Le clair-obscur des enjeux a même jeté l'embarras au sein de l'Association du Barreau canadien (ABC). Cette dernière voit dans l'initiative fédérale «une toute nouvelle application des dispositions constitutionnelles sur la paix, l'ordre et le bon gouvernement». Autrement dit, Ottawa élargit son terrain de jeux à des activités actuellement hors limites.

Mais sur le sens et l'interprétation à donner à ce nouveau champ de bataille, l'ABC se retrouve neutralisée par «une profonde divergence de vues» parmi ses membres. Il est vrai que les avocats membres se retrouveront des deux côtés de la barricade, tout comme M^e Frémont et son collègue Claude Masse, de l'Université de Montréal, qui confrontaient leurs vues mardi dernier avec celles de M^e Roger Tassé, ancien sous-ministre fédéral de la Justice et familier des débats constitutionnels, appelé en renfort par les députés libéraux, et dont les échanges enlevants ont parfois laissé les députés pantois.

Sur le contenu même du projet, résumons: l'architecture du projet fédéral diffère sensiblement de celle de la loi québécoise, plusieurs points divergent sérieusement, les mécanismes d'ap-

pels et de sanctions ne sont pas les mêmes, et son application laisse une large place au processus de décrets.

Une analyse comparative préparée par M^e Raymond Doray, associé chez Lavery, De Billy, démontre que les entreprises devront, une fois la nouvelle loi votée, appliquer deux régimes juridiques distincts. Car «on peut même imaginer des situations, écrit-il, où dans un même dossier se retrouvent des renseignements assujettis à la loi fédérale et des renseignements assujettis à la loi du Québec.»

Craintes partagées par les porte-parole des consommateurs, notamment par Marie Vallée, d'Action réseau consommateur, qui disait devant les élus que les citoyens affronteraient éventuellement «une extraordinaire diversité de régimes juridiques qui a toutes les chances de fausser la concurrence et de rendre la vie des entreprises impossible».

Les provinces et le fédéral travaillaient depuis longtemps à harmoniser leurs politiques en la matière, jusqu'à l'action unilatérale de M. Manley. Mais déjà l'Ontario a annoncé son intention de proposer sa propre loi, et les autres provinces pourraient décider de suivre l'exemple. Peut-être alors

le fédéral a-t-il simplement décidé de prendre l'initiative pour couper l'herbe sous le pied des autres gouvernements.

Ce faisant, Ottawa s'ingère directement dans le droit civil québécois, souligne M^e Masse, ancien bâtonnier du Barreau du Québec. «Les consommateurs, a-t-il dit, servent de prétexte et d'otages pour une intrusion massive du fédéral». Son collègue Frémont surenchérit: «Si le fédéral se met à légiférer dans le droit commun, il va évincer le droit commun québécois. C'est la logique du projet de loi C-54.»

M^e Tassé, par contre, préfère insister sur les «arrangements» rendus possibles par le projet fédéral, et notamment la période d'harmonisation de trois ans. Seul hic, dans ce processus: l'avocat admet qu'en cas de conflit entre une loi fédérale et une loi provinciale, le fédéral gagne toujours, devant les tribunaux. Ce qui fausse la donne au départ.

Comme par hasard, le gouvernement a déposé en juin le premier d'une série de projets de loi (C-50) «visant à harmoniser le droit fédéral avec le droit civil de la province de Québec», attendu que ce droit civil «témoigne du caractère unique de la société québécoise». Pourquoi, alors, ne pas harmoniser le C-54 à la source?

www.lesoleil.com

Hydro Québec

APPELS DE SOUMISSIONS

Les entrepreneurs et les fournisseurs peuvent obtenir de l'information sur les appels de soumissions ouverts et le résultat d'ouverture des plis d'Hydro-Québec en visitant le site Internet de l'entreprise:

www.hydroquebec.com/soumissionnez ou en composant un des numéros de téléphone suivants:

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

Municipalité de Saint-Zacharie
735, 15e Rue, C.P. 248
Saint-Zacharie (Québec)
G0M 2C0
Tél.: (418) 593-3185
Fax: (418) 593-3085

LA MUNICIPALITÉ DE SAINT-ZACHARIE

APPEL D'OFFRES

ACHAT D'UNE CHARGEUSE
RÉTROCAVEUSE
4 ROUES MOTRICES 1999

La Municipalité de Saint-Zacharie demande des soumissions pour l'achat d'une chargeuse rétrocaveuse 4 roues motrices 1999. Les spécifications pour cette machine ainsi que la formule de soumission seront disponibles au bureau de la Municipalité, 735, 15e Rue, Saint-Zacharie, Beauce (Québec) G0M 2C0, à partir du lundi, le 22 mars 1999.

Un chèque accepté pour un montant représentant 5% du total de la soumission ou un bon de cautionnement de soumission d'un montant représentant 10% du total de la soumission, fait à l'ordre de la Municipalité de Saint-Zacharie.

Les soumissions devront nous parvenir au plus tard le 8 avril 1999 à 14h (p.m.) où elles seront immédiatement ouvertes au bureau du secrétaire-trésorier. Elles devront être adressées par poste recommandée ou remises de main-à-main à l'adresse suivante: Municipalité de Saint-Zacharie, 735, 15e Rue, Saint-Zacharie, Beauce G0M 2C0 à l'attention de M. Martin Roy. Les enveloppes devront porter la mention: (Soumission chargeuse rétrocaveuse 4 roues motrices 1999). Les offres qui ne répondront pas à ces exigences ne seront pas considérées.

De plus, la Municipalité de Saint-Zacharie ne s'engage à accepter ni la plus basse, ni aucune des soumissions présentées.

Martin Roy
Saint-Zacharie, le 17 mars 1999.

1999 d'Infiniti

SI LE LUXE ET LA
PERFORMANCE NE SOULÈVENT PAS VOTRE
PASSION, LES MENSUALITÉS LE FERONT.

399 \$ par mois. La I30 modère ses transports, question mensualités.

36 mois. Notre location de 36 mois vous met derrière le volant d'un véhicule neuf plus rapidement que les 48 mois habituels que la plupart de nos concurrents imposent à ce prix.

5 528 \$ d'acompte. Un dépôt initial tout à fait concurrentiel qui vous comblera d'aise.

Vous serez comblé de joie par son confort. La I30 comprend: un fougoux moteur V6, contrôle de la traction, sièges avant électriques en cuir chauffants, climatiseur avec régulateur automatique de l'air ambiant, toit ouvrant électrique et radiocassette Bose® MA/MF stéréo de 200 watts avec lecteur de disques compacts, le tout couvert par une garantie complète de 4 ans / 100 000 km. Aucuns frais de transport et de préparation et aucun dépôt de sécurité.

INFINITI

Ça ne s'explique pas. Ça se vit.



INFINITI QUÉBEC 5055, boul. des Gradins, Québec (418) 626-1515

4,8% location
399\$ par mois.

Avis de demande de changement de nom
Changement de nom d'une personne majeure
Prenez avis que Marie Monique Tremblay domiciliée au 881, de Montcalm, Berthierville (Québec) J0K 1A0 présentera au directeur de l'état civil une demande pour changer son nom en celui de Marie Monique Monique Tremblay.
Québec, le 10 mars 1999
Monique Tremblay

*Sujet à l'approbation du crédit. Anciens frais de transport et de préparation. Pas de dépôt de sécurité. Les taxes et l'assurance sont en sus. Offre d'une durée limitée ou s'applique qu'un modèle de l'année 1999 d'Infiniti (1999-99-AAA00) P015. L'1999 Excursion-Hard de 36 mois. D'autres taxes et services peuvent être offerts. Assuj. au régime équivalent de 5 528\$. Limite de 20 000\$ par an, des frais variables s'appliquent pour les kilomètres excédentaires. Les renseignements peuvent varier à un prix moindre. Voyez votre concessionnaire pour tous les détails. Modèle pour fins d'illustration seulement. Infiniti 130 Infiniti.

Nouveaux locaux



LE SOLEIL, JOCELYN BERNIER

La vague de changement chez les concessionnaires automobiles de la région se poursuit. Volvo de Québec inaugure ce soir ses nouveaux locaux du 2230, rue Jean-Talon Nord, à Sainte-Foy. Le président de l'entreprise, Jean-Guy Léonard, et son équipe accueillent la clientèle dans le nouvel édifice de 10 000 pieds² depuis le mois de novembre. Construites au coût de 1,5 million \$, les installations comprennent une salle de montre plus aérée et mieux éclairée, un centre de jeux pour les enfants, une aire de livraison, une réception intérieure de service ainsi que de nouveaux comptoir de service, atelier de réparation et salle d'attente. M.P.

SAINT-GEORGES

La Maison Roy et Giguère investira 1,2 million \$

LUCE DALLAIRE
Collaboration spéciale

■ SAINT-GEORGES — Pendant que d'autres entreprises du même secteur passent aux mains des Américains, la Maison Roy et Giguère, de Saint-Georges de Beauce, une entreprise bien familiale depuis 109 ans, investira 1,2 million \$ à l'aménagement du Parc commémoratif Chaudière-Appalaches.

Ce projet, relié au domaine funéraire, est selon M^{me} Colette Veilleux et ses enfants, Catherine et René J', unique dans la région.

« Peu importe la façon de disposer de la dépouille de l'un de ses membres, toute la famille pourra se retrouver, le moment venu, dans le même Parc commémoratif », ont-ils expliqué ces jours derniers, peu avant la levée de la première pelletée de terre, sur le terrain situé à l'angle de la 25^e Rue et de la 30^e Avenue, à Saint-Georges de Beauce.

Le parc sera oecuménique, ouvert aux croyances et aux rites de chacun. Les services, eux, seront dispensés à l'ensemble de la population de la région de Chaudière-Appalaches. Environ 1,2 million \$ sera consacré à la construction du mausolée. L'édifice, d'une superficie de 5000 pieds² sera construit sur un terrain cinq fois plus vaste.

De plus, cet investissement contribuera à consolider les emplois existants et à augmenter les heures de travail des employés à temps partiel tout en créant un nouveau poste à temps plein.

La construction de l'édifice doit être complétée pour la fin du mois de juin.

La famille Veilleux prévoit organiser alors une journée « portes ouvertes » pour informer la population des différents services offerts tels le columbarium, qui est la partie du mausolée réservée aux niches dans lesquelles sont déposées les urnes cinéraires, les cryptes où sont placés les cercueils de ceux qui ont manifesté le désir de n'être ni inhumé, ni incinéré, le crématorium ou alors lieu de recueillement prévu pour permettre aux proches du défunt de sympathiser. Une salle de réception sera accessible. De plus, au cimetière sera déposé une plaque de bronze sur le sol pour indiquer l'emplacement de la sépulture.

Entreprise de quatrième génération, la Maison Roy et Giguère oeuvre dans la région depuis plus de 100 ans. Elle a été fondée par M. Gédéon Roy, le grand-père de M. Louis-René Veilleux, lequel a lancé, avant son décès survenu l'automne dernier, le projet du Parc commémoratif Chaudière-Appalaches.

Un projet unique dans la région

D'ACCORD, on le fait ce printemps

L'Accord à 288\$ /mois c'est fou!

Pourquoi vous en priver?

HONDA
Accord 1999

ROULEZ EN NEUF



à partir de
288\$ /mois*

Transport et préparation inclus

* Location-bail portant sur la Accord berline DX 1999 (modèle CF864X) neuve. Échange ou comptant de 1975\$, la première mensualité et un dépôt de garantie de 350\$ sont exigibles. Taxes, assurances et immatriculation en sus. Limite de 96 000 km, frais de 0,10\$ le kilomètre excédentaire. Sujet à l'approbation du crédit. Offre d'une durée limitée. Photo à titre indicatif.



2000, Jean-Talon Nord
Ste-Foy 687-2525
(boul. Charest Ouest)
www.lallier-ste-foy.com



Concessionnaire Honda no 1 au pays depuis 8 ans

HONDA

LE SOLEIL

ABONNEMENT
686-3344

CONCOURS

ROULEZ EN NEUF

LE SOLEIL payera vos mensualités* pendant 1 an!

Achetez ou louez une voiture neuve chez l'un des concessionnaires participants et courez la chance de voir vos mensualités et assurances remboursées* par le Soleil pendant 1 an!

POUR PARTICIPER:

Du 8 mars au 30 avril 1999, achetez ou louez une voiture neuve chez l'un des concessionnaires participants et remplissez le coupon de participation sur place. Vous serez automatiquement admissible au tirage de ce prix. Le tirage aura lieu le vendredi 7 mai 1999 à 14h au quotidien Le Soleil parmi tous les coupons reçus des concessionnaires.



* Mensualités du prêt ou de location et assurances jusqu'à concurrence de 450\$ par mois.

EN BREF

ROME

Projets de fusion de banques italiennes

Mouvements de concentration dans le secteur bancaire italien. Unicredito Italiano, troisième banque, a lancé dimanche une OPE amicale (offre publique d'échan-

ge) sur la Banca Commerciale Italiana. S'il aboutit, ce projet pourrait donner naissance à la plus grande banque du pays. Dans le même temps, des discussions se poursuivaient au conseil d'administration de la première banque d'Italie, Sao Paolo, qui selon certaines informations envisagerait de fusionner pour sa part avec le numéro cinq du secteur, la Banca di Roma. (AP)

www.lesoleil.com

CHEZ LES PAQUET, C'EST UNE BELLE HISTOIRE DE FAMILLE

CHEZ LES PAQUET, C'EST UNE BELLE HISTOIRE DE FAMILLE

Ca brasse chez les Paquet!

Maxima ES 1999



Toute nouvelle édition limitée

- Moteur V6 3 litres de 190 ch
- Contrôle électronique de traction
- Jantes en alliage de 16 po
- Régulateur automatique de l'air ambiant
- Système de son de luxe de 120 watts
- Transmission automatique à 4 rapports
- Groupe électrique et beaucoup plus...

369\$
par mois

La vie est une route. À vous d'en profiter.

PAQUET
3580, boul. de la Rive-Sud
838-3838

CHEZ LES PAQUET, C'EST UNE BELLE HISTOIRE DE FAMILLE