

QUESTIONS D'ARGENT

Poule aux oeufs d'or

Au Québec, les ventes des magasins d'alimentation ont progressé de 4,3% l'an dernier pour atteindre 19 milliards \$

RÉJEAN LACOMBE
Le Soleil

■ QUÉBEC—Le secteur de l'alimentation au Québec est une véritable poule aux oeufs d'or. L'an dernier, la demande intérieure pour les produits bioalimentaires, soit l'ensemble des ventes au détail des magasins d'alimentation et des recettes de restauration, a progressé de 4,3% pour atteindre 19 milliards \$.

Ce n'est pas sans raison que les grandes chaînes de supermarchés font des pieds et des mains pour s'approprier cette poule aux oeufs d'or. Ce n'est pas aussi sans raison que d'autres entreprises canadiennes comme Loblaws (Ontario) et Sobeys (Nouvelle-Écosse) ont débarqué au Québec l'an dernier. Ces nouveaux venus ont modifié les règles du jeu. Loblaws a avalé Provigo et Sobeys s'est payé le groupe Oshawa (IGA). Ne reste plus maintenant que Métro-Richelieu qui peut afficher: «propriété québécoise».

LOBLAWS

Le distributeur alimentaire ontarien Loblaws est loin d'être une binière. Il fait partie des ligues majeures avec ses 345 points de vente en Ontario. L'entreprise détient 38% du marché ontarien, selon une étude réalisée par le MAPAQ, 30% du marché des Maritimes, 19% du marché de l'Ouest et environ 1% du marché québécois.

Loblaws est entrée au Québec par la porte de côté en installant trois supermarchés dans l'Outaouais. L'an dernier, après plusieurs tentatives, quatre supermarchés ont été construits dans la région de Montréal.

L'entreprise mise sur ses marques privées comme «Le choix du président» qui occupent 40% de l'espace en magasin. En 1997, elle a ainsi encaissé 1,6 milliard \$ en vendant ces produits. Son chiffre d'affaires tourne autour des 11 milliards \$.

À la fin de décembre 1998, Loblaws causait une surprise en mettant la main sur Provigo. Une transaction de 1,7 milliard \$. Du même coup son chiffre d'affaires bondissait à 17 milliards \$.

PROVIGO

Provigo n'est pas lui non plus dépourvu de moyens. À la fin de l'an dernier, il possédait 349 magasins au Québec.

De ce nombre, 163 portaient la bannière Provigo (dont 78 magasins affi-

liés ou franchisés), 68 Maxi, tous corporatifs, 17 supermarchés Maxi & Cie, également tous corporatifs, et 101 magasins Loeb en Outaouais et en Ontario, dont 40 sont franchisés. Au début de 1999, 41 magasins Loeb étaient vendus 125 millions \$ à Métro-Richelieu.

Les spécialistes notent que Provigo est beaucoup plus un détaillant qu'un grossiste. La société possède 66% de ses magasins et ceux-ci réalisent 75% des ventes de l'entreprise et 85% de son bénéfice d'exploitation.

Provigo s'accapare 35% des ventes alimentaires au Québec. Un montant qui atteint 4,8 milliards \$. Tout comme Loblaws, Provigo mise sur des marques maisons, comme Génération Zel et Génération-Notre marque maison. L'entreprise offre ainsi 1000 produits



La demande pour les produits alimentaires est en croissance au Québec.

de ce genre. Ils représentent 14% des ventes de produits non périssables.

SOBEYS

La chaîne néo-écossaise Sobeys a toujours convoité le marché québécois. Depuis 1964, elle s'est contentée d'une présence dans l'Est. En 1995 el-

le partait à la conquête du Québec et de l'Ontario.

L'an dernier Sobeys détenait 5% du marché québécois représentant ainsi des ventes de 700 millions \$. En 1998, elle a ouvert quatre nouveaux maga-

Voir ALIMENTATION en B 2

L'Automobile

VOLKSWAGEN GOLF GTI 1999

Un véhicule doté d'un équipement plus substantiel

■ QUÉBEC — La Golf de quatrième génération a été entièrement redessinée. Cela se traduit par une voiture dont les dimensions intérieures et extérieures sont un peu plus généreuses et dont la rigidité de la structure a été accrue. De plus, Volks a décidé de la doter d'un équipement standard plus généreux comprenant, entre autres, quatre freins à disque avec ABS, une radio/cassette à huit haut-parleurs, un volant inclinable et télescopique, des miroirs chauffants, le téléverrouillage central, etc.



Raynald Côté
Collaboration spéciale
CAA-QUÉBEC

Malgré un empattement plus long, l'accès aux places arrière nécessite toujours un peu de souplesse alors qu'à l'avant il s'effectue sans difficulté. Au chapitre du confort, la Golf est fidèle à sa réputation et possède des sièges fermement confortables permettant d'accumuler les kilomètres sans fatigue.

Grâce au volant inclinable et télescopique ainsi qu'aux ajustements de son siège, le conducteur trouve facilement une bonne position de conduite. À l'ar-

rière, la banquette peut recevoir confortablement deux adultes de taille moyenne et moins à cause du dégagement limité pour la tête et les jambes.

La conception de cette nouvelle Volks crée un problème plutôt inusité. En effet, le cadre des portes avant recouvre le pilier avant du toit, le A, et lorsque de la neige s'accumule sous le cadre elle y demeure jusqu'à ce que vous ouvriez la porte. C'est alors la chute de la neige sur l'intérieur de la porte et même sur votre main.

Toujours assez grand, le coffre peut même voir sa capacité augmentée par le rabat du dossier 60/40 de la banquette arrière.

Très bien fini et mieux insonorisé que celui de la génération précédente pour les bruits de route et de vent, l'habitacle ne réussit toujours pas à



La nouvelle Golf bénéficie d'une structure plus rigide.

calmer le son du moteur surtout en accélération et à haute vitesse.

Au chapitre de l'aménagement on note la présence de nombreux espaces de rangement et la bonne disposition des différentes commandes sauf celle du régulateur de vitesse cachée par le volant. Cependant celles de la

radio sont un peu petites et leur accès est très difficile dès qu'on utilise le porte-gobelet placé au-dessus d'elles. De plus, la radio devrait être placée plus haut pour en faciliter la manipulation.

Contrairement à celui des générations précédentes, le chauffage est un

peu lent et le ventilateur manque de puissance pour la faire circuler. De même, le climatiseur ne réussit pas à assurer un confort sans faille par temps chaud, 25 degrés et plus. D'autre part, le système de verrouillage automatique s'exécute dès que la voiture atteint 15 km/h avec un bruit assez fort et qui fait bon marché. Comme sur de plus en plus de voitures, la porte de droite ne possède pas de serrure.

En plus d'avoir une structure plus rigide, la nouvelle Golf a droit à des coussins gonflables latéraux en plus des deux à l'avant. Par ailleurs, les essuie-glaces possèdent la position MIST et le réglage de l'intervalle du cycle intermittent se fait du bout des doigts sans que la main droite quitte le volant. D'autre part, Volks a eu la curieuse idée de placer les gicleurs de lave-vitre sous le rebord du capot: dès qu'une accumulation de neige s'y trouve ils ne peuvent plus gicler sur le pare-brise. Enfin soulignons que la puissance des phares laisse à désirer et que les trois appuie-tête arrière et les piliers arrière du toit nuisent à la visibilité.

AUTRES TEXTES

- Essai routier Page B 4
- Conseils du CAA Page B 5

Voici la promotion

La nouvelle génération vous dit n'achetez pas votre

HONDA avant de passer chez

Honda Civic DX

34 en inventaire



179\$

par mois basé sur **36 mois**

232.56	0\$ comptant
201.84	1000\$ comptant



5790, boul. Ste-Anne 822-2252
Boischatel 1-800-567-2252

www.autofranketmichel.com

Promotion exclusive à Auto Frank et Michel sur 36 mois, 18 000 km, échange du comptant de 1700\$, taxes, assurances et immatriculation en sus. Sous réserve de l'autorisation du crédit.

le concessionnaire **Honda** au prix les plus petits

PARLONS FRIC

Outils utilisés en crédit personnel

Dans *Parlons fric* du 17 mai, j'ai parlé de certaines statistiques alarmantes concernant le crédit personnel au Canada, des critères d'octroi du crédit par les institutions financières et de la place cruciale que lui accorde la planification financière pour permettre d'atteindre nos objectifs à long terme. Cette semaine, je présenterai sommairement quelques ratios financiers utilisés en crédit personnel.

RATIOS FINANCIERS

À la demande de M^{me} Pelletier de Québec, voici le « ratio d'endettement » (d'une personne ou d'un ménage). Il s'obtient en divisant le total des obligations mensuelles par le revenu brut pour cette période. Voici un exemple pour un couple:

Obligations mensuelles:
— loyer: 800,00\$
— prêt automobile: 250,00\$
— cartes de crédit: 150,00\$
— nouvel emprunt projeté: 275,00\$
— total: 1475,00\$
Revenu brut mensuel: 5000,00\$
Ratio d'endettement: 9,5%

Comme je l'ai mentionné la semaine dernière, un ratio financier constitue un repère d'évaluation. Dans le cas du ratio d'endettement, comme pour tous les ratios en la matière, les institutions financières l'interprètent selon leurs normes. Par exemple, règle générale, si le présent ratio est :

— de moins de 20%: il est excellent;
— entre 20% et 35%: il est satisfaisant;
— de 35% à 40%: il est à approfondir et à évaluer en fonction des autres critères;

— supérieur à 40%: il est faible
Dans notre exemple, comme le ratio de ce couple serait légèrement inférieur à 30% même en considérant le nouvel emprunt projeté, l'institution financière autoriserait probablement le prêt si, bien entendu, les autres aspects du dossier du couple respectent ses normes.

Voyons maintenant un autre ratio calculé à partir de notre budget: le « ratio de crédit à la consommation », qui s'obtient en divisant le paiement mensuel total de telles dettes (ex.: prêt automobile, pour achats de meubles, d'appareils électroménagers, etc., mais excluant les prêts hypothécaires) par le revenu mensuel net (après impôts et autres retenues à la source). Ce ratio ne devrait jamais dépasser 20%; cependant, un niveau de 12 à 15% serait plus confortable.

PRÊTS HYPOTHÉCAIRES

Les prêteurs se servent de semblables ratios quelque peu modifiés pour l'évaluation des demandes de prêts hypothécaires (calculs possibles sur base mensuelle ou annuelle):



Pierre Juneau

Collaboration spéciale

— le « ratio d'amortissement brut de la dette (ABD) qui se calcule comme suit (il ne devrait généralement pas dépasser 32%):

A — versement hypothécaire + taxes + chauffage + frais communs (si condo) sur:

C — revenu familial brut.

— le « ratio d'amortissement total de la dette (ATD) » qui se calcule comme suit (il ne devrait généralement pas dépasser 40%):

B — « A » ci-dessus + paiement des autres dettes sur:

C — revenu familial brut

Votre connaissance de ces deux ratios peut vous aider entre autres à déterminer le prix maximum que vous pouvez vous permettre de payer pour votre propriété, et même de faire pré-approuver votre prêt avant de débiter vos démarches

BILAN PERSONNEL

Outre les ratios présentés jusqu'ici calculés à partir de votre budget, certains autres également très utiles se calculent à partir de votre bilan. Mentionnons notamment:

— le ratio de liquidité: il s'obtient en divisant l'actif à court terme par le passif à court terme. Le résultat devrait toujours être supérieur à 150%. De plus, en conservant des disponibilités financières permettant de couvrir de trois à six mois de dépenses courantes (fonds d'urgence),

ces deux mesures vous assurent de vous prémunir contre des difficultés financières soudaines causées par des imprévus.

— votre bilan personnel: il vous permet de calculer votre valeur nette en soustrayant votre passif total de votre actif total. Si vous dressez cet état financier à la même période (généralement au 31 décembre) chaque année, vous pourrez ainsi voir son évolution. Normalement, si vous économisez méthodiquement de 5 à 10% de vos revenus annuels et si vous gérez bien votre budget et votre crédit, elle devrait augmenter régulièrement et vous permettre ainsi de tendre vers l'atteinte de vos objectifs à long terme.

Dans deux semaines, je vous présenterai divers conseils et quelques réflexions qui devraient vous aider à vous orienter en matière de gestion de votre crédit.

Bonne semaine!

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 que vous leur adressez à:

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

ALIMENTATION

Métro-Richelieu se vante d'être la seule chaîne québécoise

Suite de la B1

sins au Québec portant à 20 le nombre de supermarchés au Québec. Au total, Sobey's possède 241 magasins partagés en parts égales entre les établissements corporatifs et les franchisés.

À la fin de 1998, Sobey's mettait le grappin sur le groupe Oshawa et ses deux filiales Marchands en alimentation Agora et Services alimentaires Serca. Une transaction de 1,5 milliard \$ cet achat lui permet de tripler son chiffre d'affaires et de multiplier par quatre le nombre de magasins.

GROUPE OSHAWA

Le groupe Oshawa (Agora) c'est avant tout la bannière IGA. À la fin de 1998, l'entreprise comptait 244 supermarchés IGA, 131 magasins Bonnichois et le tout dernier né, Marché Tradition possédait une demi-douzaine de magasins.

En 1997 les marchands affiliés à Agora détenaient 19% du marché et leurs ventes atteignaient 2,6 milliards \$.

L'an dernier, Agora prévoyait lancer 200 nouveaux produits de marques maison. L'entreprise en offre déjà 1600 sous différentes étiquettes. Ils représentent 20% des ventes de produits non périssables.

MÉTRO-RICHELIEU

Métro-Richelieu peut se vanter maintenant d'être la seule chaîne d'alimentation dont les propriétaires sont Québécois. L'entreprise compte 286 magasins Métro, 35 Super C, et 189 marchés Richelieu.

L'an dernier, la part de marché de Métro-Richelieu atteignait 35% et son chiffre d'affaires tournait autour des 4,7 milliards \$ dont 900 millions \$ provenant de ses Super C.

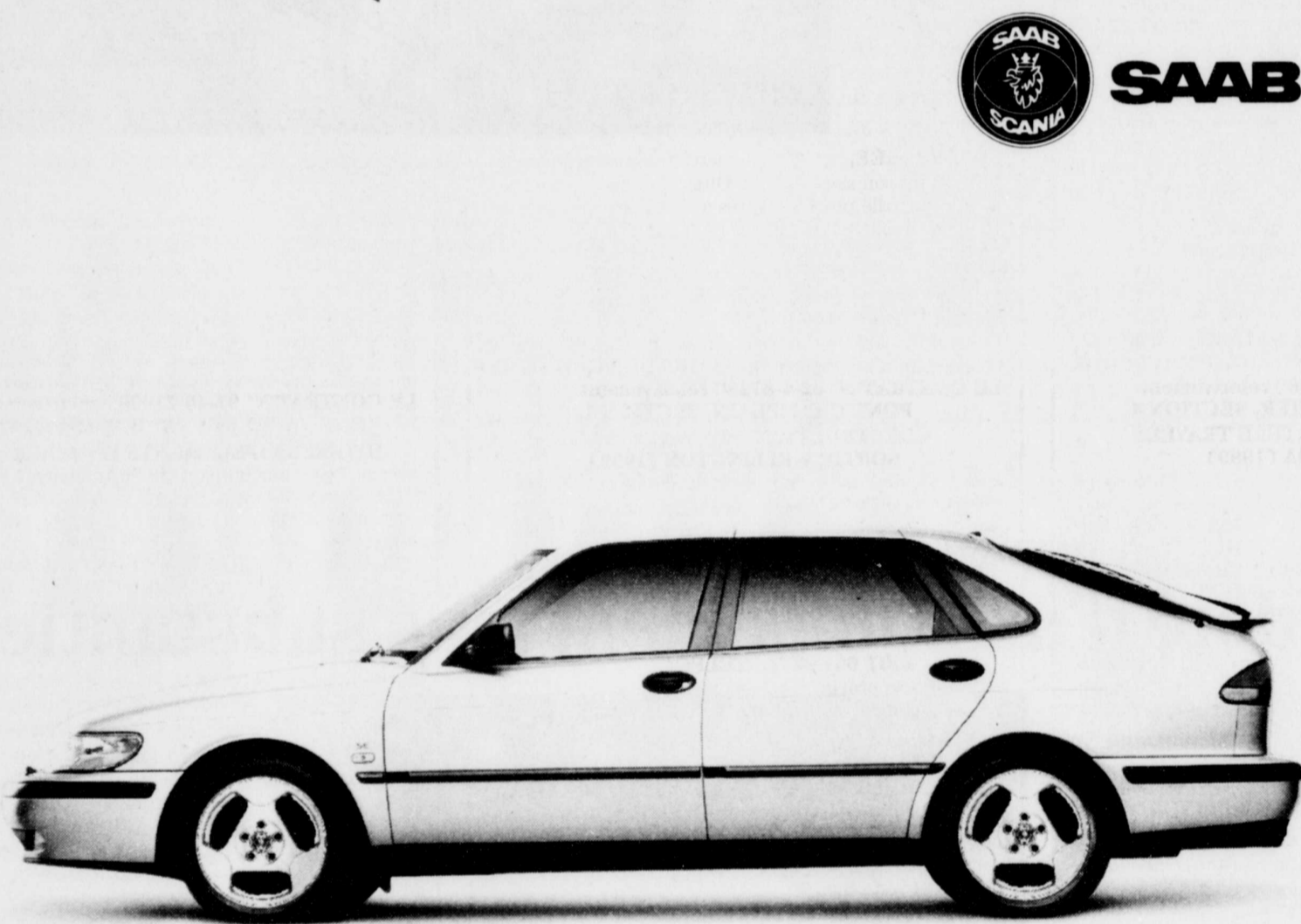
En 1992, Métro-Richelieu achetait les 48 magasins Steinberg. Entre 1993 et 1998, Métro-Richelieu et ses affiliés ont investi 290 millions \$ pour rénover, agrandir ou construire 253 magasins.

Devant les regroupements Oshawa-Sobey's et Loblaw's-Provigo, l'entreprise compte sur le consortium national d'achats United Grocers. Ce groupe possède une force d'achat annuelle qui joue entre 12 milliards \$ et 15 milliards \$. Métro offre plus de 2000 marques maison.

EN BREF

NEW YORK
Fermeture
des bourses

Les transactions sur les marchés des grosses bourses américaines se termineront plus tôt la veille du 1^{er} janvier 2000, pour prévenir tout problème technique relié au bougie. La bourse de New York, la bourse Nasdaq et la Bourse américaine des valeurs sonneront la clôture à 13h le vendredi 31 décembre. Traditionnellement, ces parquets cessent leurs activités plus tôt deux jours par année, soit le lendemain de l'Action de grâce américaine et à Noël. La Bourse de Montréal a prévu cesser seulement les échanges d'options sur contrats à terme et d'obligations à 13h cette même journée. La bourse de Toronto a annoncé qu'elle ne prendrait pas de décision à ce sujet avant septembre. (PC)



Saab versus la performance

Une berline à turbocompression performante avec toute la polyvalence qu'il faut pour s'adapter. Même si la Saab 9-3 est réputée pour ses prouesses en matière d'accélération et de tenue de route, le hayon du modèle 5 portes facilite également le chargement et le déchargement. Vous pouvez rabattre complètement les deux sièges arrière ou un seul selon vos besoins. Et un passage spécialement aménagé s'avère idéal pour transporter de longs objets comme des skis.

La Saab 9-3 peut s'adapter à n'importe quelle situation.

Saab 9-3
à partir de **34 155\$***
Location à partir de **379\$** /MOIS*
taux de location
*Basé sur un bail de 36 mois

- Moteur Turbo Ecopower de 2,0 L et 185 HP
- Appuie-tête actifs Saab
- Roues en alliage léger de 15 pouces à 3 branches Delta
- Sièges avant chauffants
- Radio-cassette AM/FM
- Climatisation
- Verrouillage centralisé
- Alarme de protection antivol Saab

1 888 888-SAAB www.saabcanada.com

Saturn Saab Isuzu Rive-Sud
4585, boul. de la Rive-Sud
Lévis
835-1888

Saturn Saab Isuzu de Sainte-Foy
3330, rue Watt
Sainte-Foy
653-1312

Saturn Saab Isuzu de Québec
765, rue Marais
Québec
681-5777

* Basé sur une Saab 9-3 1.5A 5 portes 1999. Modèle illustré à titre indicatif seulement. ** Cette mensualité est calculée sur un bail LocationPlus de 36 mois et comprend le transport, la préparation à la route et la taxe d'accise. Par contre l'immatriculation, l'assurance et les taxes ne sont pas incluses. À la signature du contrat, un comptant initial (ou échange équivalent) de 4850 \$ ainsi qu'un premier versement mensuel et un dépôt de garantie remboursable de 450 \$ vous seront demandés. Pendant la durée du bail, le kilométrage qui vous est alloué est de 60 000 km (basé sur un programme de bas kilométrage) et chaque kilomètre supplémentaire ne vous coûtera que 12 cents. Voyez votre détaillant Saab pour un plan de location qui tient compte d'un versement initial et de mensualités convenant à votre budget. † PDSF. Les détaillants peuvent fixer un prix ou des mensualités moindres.

Il faut réduire la population de phoques

■ OTTAWA (PC) — La taille de la population de phoques dans l'Atlantique Nord devrait être réduite afin de permettre aux stocks de morue de se renouveler, a indiqué cette semaine le comité des Communes sur les pêcheries.

Cette décision renverse les recommandations d'un rapport préliminaire dans lequel des députés avaient rejeté l'idée d'une réduction importante des phoques dans l'Atlantique.

« Nous reconnaissons qu'il y a trop de phoques et qu'il faudrait en réduire

la population », explique le critique réformiste pour les pêcheries, Gary Lunn. « Ce sera la base de notre première recommandation », ajoute-t-il.

La pêche commerciale de la morue des Grands Bancs de Terre-Neuve représentait la principale activité éco-

nomique de cette province et des provinces des Maritimes. Les stocks ont diminué de façon drastique en 1992 et 1993, causant la perte de 40 000 emplois dans cette région.

La reconstruction naturelle des stocks de morue est plus lente que prévu et plusieurs en blâment les phoques, qui se nourrissent de jeunes morues.

LE TRIPLE

La population de phoque dans la région, selon le rapport préliminaire, au-

rait triplé depuis que les écologistes ayant dénoncé la chasse aux phoques ont réussi à faire bannir complètement cette activité dans les années 80. Le rapport estime que la population actuelle de phoques atteint les six millions de têtes. Une commission internationale ajoute que ces phoques auraient mangé un total de 108 000 tonnes de morues en 1997, soit 300 millions de poissons.

Entre temps, les chasseurs de phoques ont pu recommencer à prati-

quer cette activité et le quota annuel de prises se situe à 275 000 bêtes. Pour les pêcheurs et pour certains scientifiques, ce quota n'est pas suffisant.

Toutefois, le rapport préliminaire est resté prudent au sujet du lien entre le nombre de phoques et la faiblesse de la reprise des stocks de morue: « Les études n'ont démontré aucun lien sans équivoque entre la prédation par le phoque et la baisse des stocks de morue. »

TGV: tous les moyens sont bons pour les Européens

Pour un contrat de 2 milliards \$US, ils font miroiter à Taïwan une adhésion à l'OMC

VICTORIA JEN
Agence France Presse

■ TAIPEH — Les Européens font miroiter aux Taïwanais une adhésion à l'Organisation mondiale du Commerce (OMC) pour renforcer les chances du consortium Eurotrain de remporter un contrat de plus de 2 milliards \$US pour la fourniture de rames de trains à grande vitesse.

Les ministres de l'Union européenne soutiennent ouvertement le consortium européen Eurotrain, composé du Français Alstom et de l'Allemand Siemens, et promettent aux Taïwanais d'entrer à l'OMC s'ils adoptent le système européen aux dépens du système japonais concurrent, a indiqué un responsable d'Alstom qui a demandé l'anonymat.

Taiwan espère devenir membre à part entière de l'OMC avant la fin de cette année.

Les Européens ont fait cette promesse alors que les Japonais sont quelque peu revenus dans la course à ce contrat. Eurotrain partait favori, après avoir aidé le Taïwan High Speed Rail Consortium (THSRC) à remporter le contrat pour l'intégralité du projet de réalisation de la nouvelle ligne à grande vitesse de 340 km Taipei-Kaohsiung (sud), d'une valeur de 13,4 milliards \$US.

Mais une récente dispute entre les Taïwanais et les Européens — qui ont

refusé d'investir dans THSRC tant que le choix du fournisseur des trains ne serait pas arrêté — a redonné des espoirs au consortium japonais, qui comprend Mitsubishi Heavy Industries et Mitsui.

THSRC a en effet des difficultés à amasser les fonds nécessaires à cet énorme projet, et l'objectif initial de mise en route de la nouvelle ligne en 2003 semble aujourd'hui compromis.

Les Japonais ont proposé un crédit export au taux de 3%, qualifié d'« imbattable » par le responsable d'Alstom. Néanmoins, ce responsable a affirmé que les Européens gardaient de très bonnes chances de décrocher le contrat. « Non seulement nous sommes concurrentiels en termes de prix et de technologie, mais nous avons depuis le début travaillé de près avec THSRC », a-t-il affirmé.

Face aux efforts de lobbying déployés par les Européens, le consortium japonais semble avoir adopté un profil bas et a refusé de faire des déclarations à la presse. La présidente de THSRC, Nita Ing, a souligné qu'au-

cune décision ne serait prise avant que les deux concurrents ne soumettent leurs offres d'ici le 15 juin, bien qu'elle ait été présentée par la presse comme une partisane du projet Eurotrain.

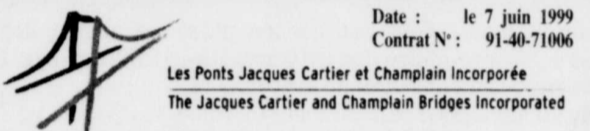


LES BONS NUMÉROS
tous les samedis dans les annonces classées



MÉTIVIER & ASSOCIÉS SYNDIC

LOI SUR LA FAILLITE ET L'INSOLVABILITÉ
AVIS est, par les présentes, donné que QUÉBEC FLEURISTE INC., du 1622, 1^{re} Avenue, QUÉBEC (Québec) a fait cession de ses biens le 27^e jour de mai 1999 et la première assemblée des créanciers sera tenue le 17^e jour de juin 1999 à 15 heures, au bureau du syndic, 2960, boul. Laurier, bureau 210, SAINTE-FOY (Québec).
Date de Québec, ce 31^e jour de mai 1999.
ÉRIC MÉTIVIER, C.I.P., SYNDIC à l'actif de Québec Fleuriste inc. BUREAU DE MÉTIVIER ET ASSOCIÉS SYNDIC
• QUÉBEC • Victoriaville • Saint-Joseph (Beauce)
Berville III, 2960, boul. Laurier bureau 210, Sainte-Foy (Québec) (514) 451-1111 Tél.: (418) 651-5500 Téléc.: (418) 651-8077



LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE, société commerciale légalement constituée, ayant son siège social à Ottawa, province d'Ontario et sa principale place d'affaires à Longueuil, province de Québec, établie par la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et agissant aux présentes en qualité de mandataire de Sa Majesté du chef du Canada et en exerçant les pouvoirs (ci-après appelée "PROPRIÉTAIRE").

Des soumissions cachetées dans des enveloppes fournies par le Propriétaire et marquées "SOUMISSION POUR LE CONTRAT N° 91-40-71006" relativement PONT JACQUES-CARTIER, SECTION 4, NETTOYAGE ET PEINTURE TRAVÉES 13-14 ET 19-19A (1999)

seront reçues aux bureaux du Propriétaire, à l'adresse ci-dessous laquelle est la seule et unique adresse de réception des soumissions, jusqu'à 15h le MARDI 22 JUIN 1999.

LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INC. 1010, RUE DE SÉRIGNY, BUREAU 700 LONGUEUIL (QUÉBEC) J4K 5G7

TÉL. : (450) 651-8771 / TÉLÉC. : (450) 677-6912 On pourra se procurer les documents nécessaires à cette adresse contre versement de 60\$ comptant ou par chèque visé, établi à l'ordre du Propriétaire, montant qui ne sera pas remboursable.

Toute soumission livrée à une autre adresse sera automatiquement RETOURNÉE.

Les soumissions doivent être rédigées sur la formule de soumission fournie et retournée dans l'enveloppe pourvue à cette fin.

Le prix unitaire soumis à chaque désignation de travaux ou de matériaux correspondra au coût réel de ces dits travaux ou matériaux. Si, selon l'opinion de l'ingénieur, ces prix ne représentent pas les coûts réels, le Propriétaire pourra rejeter la soumission.

Vous êtes tenus de souscrire **uniquement** la formule de soumission; les autres documents sont fournis seulement à titre documentaire et afin d'indiquer les conditions contractuelles à l'adjudicataire.

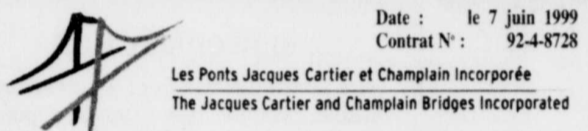
Pour être admissible, la soumission doit être conforme aux devis mentionnés dans les documents fournis et doit être accompagnée de la garantie prescrite.

La valeur du cautionnement d'exécution et du cautionnement pour le paiement de la main-d'oeuvre et des matériaux sera d'un montant représentant chacun au moins 50% du montant total de la soumission. **Le Propriétaire exige des formules de cautionnements fédérales; les formules courantes ne seront pas acceptées.**

Le Propriétaire ne s'engage à accepter ni la plus basse, ni aucune soumission.

LA SECRÉTAIRE DE LA SOCIÉTÉ Me Sylvie Lefebvre

Canada



LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE, société commerciale légalement constituée, ayant son siège social à Ottawa, province d'Ontario et sa principale place d'affaires à Longueuil, province de Québec, établie par la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et agissant aux présentes en qualité de mandataire de Sa Majesté du chef du Canada et en exerçant les pouvoirs (ci-après appelée "PROPRIÉTAIRE").

Des soumissions cachetées dans des enveloppes fournies par le Propriétaire et marquées "SOUMISSION POUR LE CONTRAT N° 92-4-8728" relativement PONT CHAMPLAIN, SECTION 1, CONSTRUCTION D'UNE NOUVELLE SORTIE WELLINGTON (1999)

seront reçues aux bureaux du Propriétaire, à l'adresse ci-dessous laquelle est la seule et unique adresse de réception des soumissions, jusqu'à 15h le MERCREDI 23 JUIN 1999.

LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INC. 1010, RUE DE SÉRIGNY, BUREAU 700 LONGUEUIL (QUÉBEC) J4K 5G7

TÉL. : (450) 651-8771 / TÉLÉC. : (450) 677-6912 On pourra se procurer les documents nécessaires à cette adresse contre versement de 60\$ comptant ou par chèque visé, établi à l'ordre du Propriétaire, montant qui ne sera pas remboursable.

Toute soumission livrée à une autre adresse sera automatiquement RETOURNÉE.

Les soumissions doivent être rédigées sur la formule de soumission fournie et retournée dans l'enveloppe pourvue à cette fin.

Le prix unitaire soumis à chaque désignation de travaux ou de matériaux correspondra au coût réel de ces dits travaux ou matériaux. Si, selon l'opinion de l'ingénieur, ces prix ne représentent pas les coûts réels, le Propriétaire pourra rejeter la soumission.

Vous êtes tenus de souscrire **uniquement** la formule de soumission; les autres documents sont fournis seulement à titre documentaire et afin d'indiquer les conditions contractuelles à l'adjudicataire.

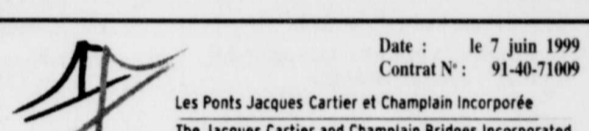
Pour être admissible, la soumission doit être conforme aux devis mentionnés dans les documents fournis et doit être accompagnée de la garantie prescrite.

La valeur du cautionnement d'exécution et du cautionnement pour le paiement de la main-d'oeuvre et des matériaux sera d'un montant représentant chacun au moins 50% du montant total de la soumission. **Le Propriétaire exige des formules de cautionnements fédérales; les formules courantes ne seront pas acceptées.**

Le Propriétaire ne s'engage à accepter ni la plus basse, ni aucune soumission.

LA SECRÉTAIRE DE LA SOCIÉTÉ Me Sylvie Lefebvre

Canada



LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INCORPORÉE, société commerciale légalement constituée, ayant son siège social à Ottawa, province d'Ontario et sa principale place d'affaires à Longueuil, province de Québec, établie par la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et agissant aux présentes en qualité de mandataire de Sa Majesté du chef du Canada et en exerçant les pouvoirs (ci-après appelée "PROPRIÉTAIRE").

Des soumissions cachetées dans des enveloppes fournies par le Propriétaire et marquées "SOUMISSION POUR LE CONTRAT N° 91-40-71009" relativement PONT JACQUES-CARTIER, RÉPARATIONS DIVERSES D'ÉLÉMENTS EN ACIER (1999)

seront reçues aux bureaux du Propriétaire, à l'adresse ci-dessous laquelle est la seule et unique adresse de réception des soumissions, jusqu'à 15h le MARDI 29 JUIN 1999.

LES PONTS JACQUES CARTIER ET CHAMPLAIN INC. 1010, RUE DE SÉRIGNY, BUREAU 700 LONGUEUIL (QUÉBEC) J4K 5G7

TÉL. : (450) 651-8771 / TÉLÉC. : (450) 677-6912 On pourra se procurer les documents nécessaires à cette adresse contre versement de 60\$ comptant ou par chèque visé, établi à l'ordre du Propriétaire, montant qui ne sera pas remboursable.

Toute soumission livrée à une autre adresse sera automatiquement RETOURNÉE.

Les soumissions doivent être rédigées sur la formule de soumission fournie et retournée dans l'enveloppe pourvue à cette fin.

Le prix unitaire soumis à chaque désignation de travaux ou de matériaux correspondra au coût réel de ces dits travaux ou matériaux. Si, selon l'opinion de l'ingénieur, ces prix ne représentent pas les coûts réels, le Propriétaire pourra rejeter la soumission.

Vous êtes tenus de souscrire **uniquement** la formule de soumission; les autres documents sont fournis seulement à titre documentaire et afin d'indiquer les conditions contractuelles à l'adjudicataire.

Pour être admissible, la soumission doit être conforme aux devis mentionnés dans les documents fournis et doit être accompagnée de la garantie prescrite.

La valeur du cautionnement d'exécution et du cautionnement pour le paiement de la main-d'oeuvre et des matériaux sera d'un montant représentant chacun au moins 50% du montant total de la soumission. **Le Propriétaire exige des formules de cautionnements fédérales; les formules courantes ne seront pas acceptées.**

Le Propriétaire ne s'engage à accepter ni la plus basse, ni aucune soumission.

LA SECRÉTAIRE DE LA SOCIÉTÉ Me Sylvie Lefebvre

Canada

Québec ce soir, demain Paris!

Sur la piste de Jean Dallaire

Suivez la piste de Jean Dallaire et courez la chance de gagner la France! Une valeur de 3 000 \$.

Partez pour la France en suivant la piste de Jean Dallaire! Regardez attentivement le Québec Ce Soir en semaine entre 18 h et 19 h à la télévision de Radio-Canada, écoutez la capsule concernant l'exposition Dallaire présentée au Musée du Québec, répondez à la question posée sur le coupon de participation dans Le Soleil le jour même et retournez-le à

Radio-Canada ou au Musée du Québec. Vous pourriez ainsi gagner un voyage pour deux personnes, incluant les billets d'avion aller-retour Montréal-Paris sur les ailes d'Air Canada et l'hébergement pour six nuits, petits-déjeuners inclus.

Une valeur de 3 000 \$.

MUSÉE DU QUÉBEC Le Musée du Québec: L'Art de passer à l'an Radio-Canada Télévision LE SOLEIL AIR CANADA

Question du jour
Jean Dallaire aimait les sujets liés à la musique. Quel instrument a-t-il illustré ici?

Réponse: _____
Nom: _____ Prénom: _____
Adresse: _____
Ville: _____ Code postal: _____
Tél. résidence: _____ Tél. bureau: _____

Retournez ce coupon par la poste à: Radio-Canada, CONCOURS SUR LA PISTE DE JEAN DALLAIRE, C.P. 10 400, Sainte-Foy (Québec) G1V 2X2 ou déposez-le à Radio-Canada au 2505, boulevard Laurier ou au Musée du Québec. Réservé aux 18 ans et plus.

L'AUTOMOBILE

ESSAI ROUTIER

Un moteur bruyant

RAYNALD CÔTÉ

Collaboration spéciale/CAA-Québec

■ QUÉBEC — Le quatre cylindres de 2,0 litres a été amélioré afin de procurer plus de couple et cela à un régime plus bas. Malgré tout on a droit à des accélérations et à des reprises assez calmes surtout à basse et à moyenne vitesses. Par contre, le couple généreux et la progressivité du moteur rendent la conduite agréable même si les temps d'accélération sont un peu décevants. Le plus grand défaut de ce moteur est son niveau sonore surtout au-dessus de 3500 tr/mn.

FICHE TECHNIQUE

VOLKSWAGEN GOLF 1999

- **Moteur:** 4 cyl., 2,0 litres; 1,9 litre TDI; VR6, 2,8 litres
- **Puissance:** 115 ch. à 5 200 tr/mn; 90 ch. à 3 750 tr/mn; 174 ch. à 5 800 tr/mn
- **Couple:** 122 lb-pi à 2 600 tr/mn; 155 lb-pi à 1 900 tr/mn; 181 lb-pi à 3 200 tr/mn
- **Transmission:** manuelle cinq vitesses; automatique 4 vitesses
- **Suspension:** indépendante/semi-indépendante
- **Freins:** disques/tambours
- **Longueur:** 414,9 cm
- **Largeur:** 173,5 cm
- **Hauteur:** 143,9 cm
- **Empattement:** 251,1 cm
- **Poids:** 1 235 à 1 311 kg
- **Pneus:** P195/65R15; P205/55R16
- **Capacité de remorquage:** 907 kg (automatique: 680 kg)
- **Coussins gonflables:** standards
- **Consommation de carburant avec le 2,0 litres et la boîte automatique**
- Selon Transports Canada: ville: 10,5 L/100 km (27 mi/gal); route: 7,7 L/100 km (36 mi/gal)
- Pendant l'essai: 9,5 L/100 km (30 mi/gal)
- **Capacité du réservoir:** 55 litres
- **Accélération avec le 2,0 litres et la boîte automatique**
0-100 km/h: 11 secondes
60-100 km/h: 7,2 secondes
- **Principaux concurrents**
Chrysler Neon, Daewoo Nubira, Ford Contour, Honda Civic, Hyundai Elantra, Mazda Protegé, Mercury Mystique, Nissan Sentra, Toyota Corolla
- **Coût de l'entretien** (le montant peut varier d'un concessionnaire à l'autre)
Fréquence: 6 000 km
Total jusqu'à 100 000 km: 970 \$
- **Garanties**
- Véhicule complet: 2 ans/40 000 km
- Groupe motopropulseur: 5 ans/80 000 km
- Rouille de surface: 2 ans/40 000 km
- Perforation: 12 ans/km illimité
- Antipollution: 2 ans/40 000 km sur tout 8 ans/130 000 km sur le convertisseur catalytique, le module de commande électronique, le dispositif de diagnostic des émissions.
- **Prix de pièces d'origine**
Pare-chocs arrière: 455 \$
Disque de freins avant: 79 \$
Plaquettes de freins: 95 \$
Silencieux: 175 \$
Aile avant: 196 \$
- **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:** 634 \$ à 1 392 \$
- **Prix des différentes versions**
GL 2,0 litres: 18 950 \$
GL 1,9 TDI: 20 800 \$
GLS 2,0 litres: 21 800 \$
GLS 1,9 TDI: 23 300 \$
GTI 2,0 litres: 23 950 \$
GTI VR6: 29 800 \$
- **Principales options:**
Transmission automatique: 1 100 \$
Climatiseur: 1 295 \$
Ensemble de luxe: 1 370 \$
Ensemble cuir: 1 105 \$
- **Prix du véhicule essayé:** 25 050 \$
- **Frais de transport/préparation:** 950 \$
- **Nombre de concessionnaires:** Québec: 57
Canada: 167

La transmission automatique fonctionne généralement en douceur et complète bien le travail du moteur. Cette transmission a été conçue pour s'adapter au style de conduite du conducteur et force est d'admettre qu'elle le fait avec plus de compétence qu'avant.

Plus ferme qu'auparavant, la suspension combine néanmoins très bien un confort authentique et une tenue de route assez sportive. Malgré sa fermeté, la Golf ne brusque pas ses occupants tandis qu'en virage elle s'accroche avec une belle ténacité tout en demeurant stable et prévisible. En fait le comportement routier nous donne l'impression de rouler dans une voiture plus grosse et très solide et nous invite à rouler pendant longtemps.

SERVODIRECTION

La servodirection est bien calibrée, stable, précise, assez rapide et possède d'un court rayon de braquage à l'instar de beaucoup de voitures européennes d'ailleurs. Cependant, elle est un peu trop discrète quant à la relation existant entre les pneus et la route. Avec quatre freins à disque et l'antiblocage, les freinages sont puissants, rassurants et doux.

Un examen au Centre de vérification technique du CAA-Québec nous permet de constater que la Golf est très bien construite et semble robuste. De plus, force est d'admettre que



L'habitacle de la Volkswagen Golf GTI 1999 a fait l'objet d'un bon choix de matériaux et d'une finition sérieuse

le fabricant ne lésine pas avec la protection antirouille qui est plus que généreuse ce qui lui permet d'offrir une garantie de 12 ans contre la perforation.

CONCLUSION

La nouvelle Golf est encore plus agréable à conduire que les précédentes parce qu'elle combine avec encore plus d'homogénéité la douceur de roulement, la tenue de route et la solidité qui nous donnent envie de rouler encore et encore.

De plus l'habitacle bénéficie d'un bon choix de matériaux et d'une finition sérieuse. La nouvelle Golf est donc une voiture plus substantielle que l'ancienne. Il est toutefois dommage que les efforts authentiques du fabricant pour améliorer la qualité globale du véhicule ne soient pas supportés par une garantie pare-chocs à pare-chocs convaincante.

POUR

- Comportement routier
- Grand coffre
- Confort à l'avant
- Garantie antiperforation d'une durée de 12 ans
- Construction soignée
- Direction et freins

CONTRE

- Moteur bruyant
- Conception du cadre des portes avant
- Phares peu puissants
- Visibilité arrière
- Chauffage et climatiseur perfectibles
- Garantie pare-chocs à pare-chocs court.

On peut retrouver ce texte aux adresses suivantes: www.caa-quebec.qc.ca et www.lesoleil.com/aut

La voiture électrique de Bombardier circule dans les rues de Valcourt

■ VALCOURT (PC) — Le maire Denis Allaire de Valcourt, dans les Cantons de l'Est, fait tourner les têtes depuis qu'il se balade dans une rutilante NV de Bombardier.

Valcourt est depuis peu la première ville au Québec à laisser circuler librement les voitures électriques de proximité à propulsion électrique, en vertu d'une entente conclue avec le ministère des Transports et la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ).

On peut voir sillonner dans les rues de la capitale de la motoneige six Neighborhood Vehicles mis à la disposition de la Ville de Valcourt, dont la police municipale, et de la compagnie Bombardier.

« Le jour, je me déplace avec ma voiturette, le soir je peux encore aller

jouer au golf avec, raconte M. Allaire. Pour une autonomie de deux heures, ça demande une recharge de cinq ou six heures. C'est en masse pour les déplacements dans une ville. »

DEUXIÈME VOITURE

« Comme deuxième véhicule d'une famille, pour voyager en ville, c'est excellent. Je m'arrange pour que ma NV soit le plus souvent utilisée durant la journée. Le but, c'est de montrer son utilité. »

En parlant de ce projet-pilote, M. Allaire se prend à rêver qu'un jour toutes les villes de la province emboîteront le pas. « Nous voulons arriver à prouver que ces véhicules sont utiles en ville. » Ces petits véhicules peuvent atteindre la vitesse de 43 km/h.

« Nous allons faire rapport. Eventuellement, nous souhaitons que la

voiturette puisse être utilisée partout au Québec dans les zones urbaines. Ça développera un marché pour Bombardier. »

PROJET-PILOTE

Le projet-pilote, annoncé l'an dernier par le ministre des Transports, Jacques Brassard, devrait prendre fin cet automne. Denis Allaire souhaite que la réglementation puisse être modifiée durant l'hiver pour laisser circuler ce type de voiturette dans les villes au printemps de l'an 2000.

Au service municipal de police de Valcourt, on ne se sert pas de la NV pour patrouiller, mais pour diverses fonctions. Le directeur des loisirs de Valcourt, Denis Leclerc, qui est aussi directeur du club de golf, se déplace lui aussi au volant d'un de ces véhicules fabriqués à Sherbrooke.

Voiture non polluante



Des visiteurs jettent un coup d'oeil à la petite voiture électrique « e-com » développée par Toyota. Celle-ci a été présentée à l'occasion d'une exposition de deux jours, à Tokyo, portant sur les voitures non polluantes.

EN BREF

**STOCKHOLM
Volvo aux États-Unis**

Les suédois Volvo Cars, qui vient d'être racheté par le constructeur américain Ford, a confirmé cette semaine qu'il envisageait

d'assembler sa future gamme de voitures aux États-Unis. Dans un entretien publié dans le quotidien britannique *Financial Times*, le directeur général de Volvo Cars, Tuve Johansson, indique que le groupe avait abandonné l'idée d'assembler ses voitures dans les unités américaines de son partenaire japonais Mitsubishi Motors. (AFP)

399\$
LOCATION
24 mois
ENTRETIEN COMPLET INCLUS**

Se comporte comme aucun autre 4X4. Et comme toutes les Mercedes. LA CLASSE M À PARTIR DE 47 550\$

Tenue de route supérieure, comportement routier exemplaire, telles sont les expressions généralement utilisées quand on entend parler d'une Mercedes. Et voici qu'avec l'arrivée de la Mercedes de Classe M, cela s'applique aussi au comportement hors route. Car c'est le 4X4 qui associe la puissance musculaire du véhicule hors route à l'agilité légendaire de la Mercedes.

Le plus remarquable, c'est que la Classe M se conduit comme une voiture et non comme la plupart de ces utilitaires sport plus ou moins civilisés. La Classe M doit sa grande souplesse de roulement à sa suspension à 4 roues entièrement indépendantes - la première de sa catégorie - et à son système de traction électronique aux 4 roues exclusif qui redistribue la puissance aux roues qui offrent la meilleure traction. Et, comme le ferait un pilote chevronné, le programme de stabilité électronique (ESP) veille en permanence, et avant même que vous ne vous en rendez compte, à garder le véhicule dans le droit chemin en appliquant les freins aux roues voulues ou sous-virage ou survirage.

La Classe M a le comportement très rassurant d'une Mercedes, sur route comme hors route. C'est pourquoi le magazine 4-Wheel & Off-Road a dit en parlant de la Mercedes-Benz de Classe M « Le meilleur comportement de tous les 4X4 jamais testés ».

Chatel Automobiles Ltée
1360, Boulevard, Québec
Tél.: (418) 628-6336

Vitara 99 décapotable



A partir de **17 795\$** T.T.P. en sus

Lévis Suzuki

9305, boul. de la Rive-Sud
Lévis (Québec) 835-5050

SUZUKI
UN VRAI CONCESSIONNAIRE

Jeep

TJ "SE" 1999

Ensemble 23A - modèle 4X4
moteur 4 cyl. - transmission 5 vit.
toit souple, roues mag, pneus tout-terrain, etc.

199\$ par mois



Location 36 mois, utilisation 54 000 km.
Comptant de 2495\$ ou échange équivalent
Transport et préparation inclus, taxes en sus.

Avec 0\$ comptant - 276\$ par mois

GOSSELIN
CHRYSLER / DODGE / JEEP
ST-NICOLAS 831-2050
www.gosselinauto.com 1435980

** Offre de durée limitée, sur approbation de Mercedes-Benz Credit Canada Inc. Chiffres basés sur un bail de 24 mois à faible kilométrage (18 000 km/ani), avec valeur de reprise fixe pour un M.320 Classique, un taux d'intérêt annuel de 4,9% et un coût d'acquisition de 47 550\$, transport non compris, à la signature du bail, le client s'engage à verser un acompte de 2000\$ (ou reprise équivalente), la première mensualité de 199\$, un dépôt de garantie remboursable correspondant à environ un mois de location, les frais de transport et de préparation, les taxes en vigueur et les frais d'enregistrement et d'immatriculation. Les accessoires optionnels sont en sus. ** L'entretien n'inclut pas les pneus. Photo à titre indicatif.

LE COURRIER DE L'AUTO

Un chausson avec ça?

Q. Je viens de signer un contrat pour une voiture neuve chez un concessionnaire de la région de Québec et on m'offre d'ajouter certaines options comme un climatiseur ainsi que différents extras comme une garantie prolongée, un traitement de peinture et un antirouille. Puisque mon contrat est une location de 48 mois, est-ce qu'il est justifié de faire ces dépenses additionnelles?



Jean-Pierre Blais

Collaboration spéciale

soires se vendent généralement moins de 100\$ chacun et procurent une valeur ajoutée intéressante. On ne peut en dire autant d'un accessoire comme un aileron arrière qui coûte quelques centaines de dollars et dont le seul attribut est esthétique, et ce, aux yeux d'admirateurs de la chose qui semblent être de moins en moins nombreux à chaque année.

M. Routhier
Beaupré

R. Voilà une bonne question qui concerne tous les automobilistes qui font l'acquisition d'une nouvelle voiture. Il est vrai que les concessionnaires vont offrir systématiquement à leurs nouveaux clients un éventail d'options, de traitements et d'accessoires qui viennent rapidement gonfler le prix total de la facture. Certaines de ces options peuvent être appropriées dans des cas précis alors que d'autres peuvent être considérées comme une dépense inutile. Il faut donc prendre le temps d'analyser sa situation pour prendre une décision éclairée à l'égard de ces extras.

Répondons d'abord au cas de notre lecteur qui opte pour une location de 48 mois. Considérant qu'il ne s'agit pas ici d'une acquisition à très long terme, tous les traitements et accessoires ne sont pas indispensables.

JUSTIFICATION

Pour justifier certaines options, il est souhaitable de choisir celles qui génèrent une réelle valeur ajoutée en améliorant, soit le confort soit la sécurité tout en ayant un effet bénéfique sur l'éventuelle valeur de revente dans le cas où vous choisiriez de revendre vous-même le véhicule plutôt que de le retourner au manufacturier à la fin du bail. En ce sens, il est généralement avantageux de choisir des options telles que la transmission automatique, le climatiseur, le verrouillage central des portes, les glaces électriques et les freins ABS.

À l'inverse, une option comme le toit ouvrant n'a que peu de valeur ajoutée puisque cela n'ajoute rien au confort et très peu du côté de la valeur de revente. Et parmi la foule de traitements et d'accessoires offerts par le concessionnaire, il faut encore là faire des choix réfléchis.

ACCESSOIRES

Dans le cas d'une location, les accessoires les plus économiques sont ceux à privilégier. Je fais ici référence à des garde-boue pour protéger les bas de caisse de la voiture, des tapis pour protéger le plancher et le garder en bon état, une bande pare-pierre pour éviter les éventuels éclats de peinture à l'avant de la voiture. Tous ces acces-

Par ailleurs, les extras les plus onéreux — comme une garantie prolongée, un traitement de peinture ou un traitement antirouille — sont définitivement les moins intéressants dans le cas d'une location puisque le locataire a bien des chances de ne pas en tirer profit.

Dans un contexte d'utilisation normal, la majorité des voitures neuves sont pleinement garanties pendant les trois premières années et s'il s'agit d'une importée, elle bénéficiera souvent d'une garantie complémentaire de deux autres années sur le groupe motopropulseur. Une garantie prolongée sera beaucoup plus bénéfique à une personne qui achète une voiture neuve avec l'intention de la conserver plus de cinq ans ou encore à une personne qui réalise un kilométrage beaucoup plus élevé que la moyenne de sorte que la garantie de base devienne expirée bien avant le moment de changer le véhicule.

Pour ce qui est d'un traitement de peinture ou d'un traitement antirouille, sachez que dans le cas d'une location de 48 mois, ces dépenses s'avèrent généralement inutiles.

PEINTURE

D'une part, la qualité de la peinture dont bénéficient les voitures d'aujourd'hui fait en sorte qu'avec un minimum d'entretien périodique, celle-ci conservera un fini éclatant pour une période d'au moins quatre ans. Il en va de même pour la protection d'origine appliquée à l'usine contre la corrosion qui est maintenant suffisamment de qualité pour rendre inutile un traitement antirouille supplémentaire lorsque l'on conserve son véhicule pour seulement quatre ans. Encore une fois, de telles dépenses se justifient davantage pour des achats à plus long terme et il est alors indiqué de comparer les prix du concessionnaire avec ceux de fournisseurs indépendants spécialisés dans ce type de protection.

POUR JOINDRE L'AUTEUR DE CES LIGNES :

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

LE COURRIER DE L'AUTO

Q. Je vois souvent des gens transporter de l'essence dans des contenants de lave-vitres et il me semble que cette méthode n'est pas sécuritaire. Je voudrais savoir quelle est la méthode la plus sécuritaire pour transporter de l'essence.

carrosserie ou encore, même si c'est plus rare, par le dessous de la voiture. En effet, ce dernier pourra avoir été perforé par un petit caillou et le trou minuscule qui en résulte peut être suffisant pour que l'eau y pénètre lorsqu'elle est projetée par les pneus. Vous pouvez faire effectuer les travaux par une firme spécialisée dans la réparation de pare-brise et de vitres ou le faire vous-même. Cependant il faut être conscient que les recherches peuvent être longues, parce que l'eau peut s'engouffrer à un endroit éloigné de celui où elle aboutit sur le tapis. Une fois l'infiltration localisée il suffit de l'obstruer avec un scellant approprié.



R. Vous avez raison, l'utilisation d'un contenant de lave-vitres n'est pas la meilleure façon de transporter de l'essence. Selon la Loi sur le commerce des produits pétroliers, un produit pétrolier ne peut être transporté que dans un contenant portant l'approbation de la « National Fire Protection Association », de la « Underwriters Laboratories of Canada » ou de l'Association canadienne de normalisation dont l'abréviation est ACNOR, en français, et CSA, en anglais. De plus le préposé d'une station d'essence ne peut remplir un contenant non approuvé ou vous permettre d'en remplir un. Par ailleurs, pour circuler dans le tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine, ceux de l'autoroute Ville-Marie et le pont-tunnel Joseph-Samson il faut que le contenant soit en verre, en faïence ou en polyéthylène et d'une capacité d'au plus cinq litres ou de 25 litres au plus s'il est en métal.

LESSENCE N'EST PAS UN SOLVANT

Il est bon de se rappeler qu'il est interdit de se servir de l'essence comme solvant. Donc fini le nettoyage des pinceaux ou du plancher en ciment avec de l'essence et on comprend facilement pourquoi. C'est qu'en plus des vapeurs nocives qu'elle laisse échapper, l'essence est très explosive: une tasse d'essence, une fois vaporisée et enflammée, a le pouvoir détonnant de cinq bâtons de dynamite. On ne prend pas de chance avec un tel pouvoir de destruction.

Manipulez les contenants d'essence avec prudence

Lorsque vous remplissez d'essence vos contenants en métal ou en plastique alors qu'ils sont dans une boîte de camion munie d'une doublure de caisse (bed liner) ou dans un coffre de voiture garni de tapis, vous risquez de provoquer une explosion. En effet, le fait de remplir les contenants produit de l'électricité statique qui ne peut se dissiper à cause des propriétés isolantes de la doublure ou du tapis. Il suffit d'une étincelle pour faire exploser le mélange formé par l'électricité statique et les vapeurs d'essence. Pour éviter la formation d'électricité statique, placez vos contenants sur le sol pendant le remplissage.

Q. Dernièrement j'ai vu des cyclistes et un conducteur de voiture circuler avec un walkman. Il me semble que cela est dangereux et devrait être interdit. Est-ce le cas?

R. Le Code de la sécurité routière, article 440, est bien précis à ce sujet. L'article 440 se lit comme suit: «Le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette ne peut porter un baladeur ou des écouteurs». Les contrevenants s'exposent à une amende de 30\$ à 60\$.

Q. Il existe plusieurs types de feux de circulation et je n'arrive pas tous les jours à m'y retrouver surtout lorsque je dois tourner à gauche. Comment fait-on pour être sûr de tourner dans les règles de l'art?

R. Lorsque le feu vert est de forme ronde vous pouvez, à moins d'indication contraire, vous diriger dans toutes les directions.

Si ce feu clignote ou est accompagné d'une flèche verte, clignotante ou non, cela signifie que vous avez droit à un virage protégé. Lorsque ce sont des flèches vertes qui autorisent le droit de passage, vous bénéficiez de la priorité dans toutes les directions indiquées par ces flèches.

FLÈCHE

Ainsi s'il y a une flèche qui indique de continuer tout droit et une de tourner à droite, vous devez attendre l'apparition de la flèche gauche avant de vous engager dans cette direction.

LE CONSEIL DU CAA

De l'eau sur les freins

Q. Le tapis arrière gauche de ma voiture a été humide pendant tout l'hiver et je n'arrive toujours pas à le faire sécher même en laissant les portes ouvertes pendant plusieurs heures. Que faire pour régler le problème?

A. Après avoir circulé dans l'eau, faites un essai de freinage à la première opportunité. Il peut s'avérer que l'efficacité des freins soit considérablement diminuée. Il faudrait alors assécher les freins par de légères applications jusqu'à ce que leur comportement soit revenu à la normale. Le même conseil s'applique lorsque vous sortez d'un lave-auto.

R. Tout d'abord il faut déterminer l'endroit par où l'eau pénètre. Cette dernière peut s'infiltrer par les vitres, y compris la lunette arrière, ou par un joint de

Fabriquée au Canada



Le fabricant japonais Honda a dévoilé, cette semaine, sa nouvelle minifourgonnette Lagreat. Assemblée au Canada, cette voiture sera exportée, entre autres, au Japon. Les dirigeants de Honda prévoient que le marché japonais pourra absorber quelque 3500 Lagreat par année.

Ziebart TidyCar 850, Pierre-Bertrand local 380, Vanier 688-0774

SHAMPOOING DE MOTEUR SEULEMENT 29.95\$ taxes	ANTIROUILLE à l'huile pénétrante Valable en tout temps 59.95\$ taxes	Remise à neuf intérieure Valable en tout temps • Nettoyage à fond, shampooing complet, sièges, tapis, coffre, vinyle, cuir. 84.95\$ taxes en sus Camionnette: 94.95\$ taxes en sus
AUSI SHAMPOOING DE TAPIS AUTOMOBILE 29.95\$ taxes MINI-VAN 34.95\$ taxes	Sur rendez-vous Léger supplément pour camionnette	Remise à neuf extérieure Traitement complet • Nettoyage et cirage de la peinture • Traitement au silicone Garantie 1 an Avec ce coupon 84.95\$ taxes en sus Camionnette: 94.95\$ taxes en sus
ATTACHE-REMORQUE Amovible - Sans soudure - Hidden Hitch - Algonquin A partir de: 134.95\$ taxes	LAVAGE D'AUTO Intérieur et extérieur: 15.95\$ Camionnette: 18.95\$ Avec Armor all sur les pneus Taxes en sus.	SPÉCIAL SUR REMISE À NEUF INTÉRIEURE ET EXTÉRIEURE De plus, shampooing de moteur pour 15\$ AUTOMOBILE CAMIONNETTE 149.90\$ 169.90\$

De plus, nous vous accordons GRATUITEMENT un lavage intérieur et extérieur.

Ça c'est sympathique

Altima GXE 1999
Ens. Son et agrément
299/mois*
transport et préparation inclus

• CLIMATISEUR • LECTEUR CD 6 HAUT-PARLEURS • ALARME ANTIVOL • DÉVERROUILLAGE À DISTANCE • RÉGLAGE ÉLECTRONIQUE DU SIÈGE

Sentra XE 1999
A PARTIR DE **199/mois***
transport, préparation et climatiseur inclus

NISSAN

FRONTIER 2000
4 portes, 2 ou 4 roues motrices
EST ARRIVÉ!

TOUJOURS PLUS LOIN.

ROBERGE NISSAN

822-1475
Sans frais: 1-800-787-1475

Automobile Prime Roberge inc., 6964 Bd Ste-Anne, L'Ange-Gardien G0A 2K0

*Altima GXE 1999 location 48 mois, 1999\$ comptant. *Sentra XE 1999 location 36 mois, 1999\$ comptant qu'échange équivalent.

OPINIONS

LE QUOTIDIEN DE LA CAPITALE

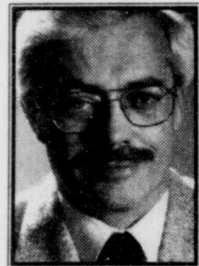
Président du conseil d'administration PIERRE DES MARAIS II
 Président et Éditeur GILBERT LACASSE
 Rédacteur en chef GILBERT LAVOIE
 Directeur de l'édition J.-JACQUES SAMSON
 Directeur de l'information MICHEL SAMSON

EDITORIAL

Une réconciliation urgente

Le courant ne passe pas entre les élus municipaux, les dirigeants des organismes socio-économiques de la région de Québec et les autorités libérales fédérales, à Ottawa. Les reproches du ministre Gilbert Normand sur l'absence massive des ténors locaux d'un colloque du Parti libéral du Canada, le 29 mai, pour piloter des dossiers prioritaires qui requerraient le support financier du gouvernement fédéral et sur le manque de solidarité dans la région autour de projets majeurs de développement, ont eu l'effet d'un coup de pied dans un nid de guêpes.

Il appartient maintenant au gouvernement Chrétien de rétablir vite les ponts. Les échanges d'accusations de la semaine dernière risquent en effet d'empoisonner encore davantage des relations qui étaient déjà dans le passé très difficiles et il est maintenant clair que le gouvernement fédéral en porte la plus large responsabilité.



J.-Jacques Samson
 JJSamson@lesoleil.com

Québec n'est pas représentée au conseil des ministres depuis près de sept ans par un élu de la capitale ou de la banlieue immédiate. Les gouvernements nomment dans ces cas des ministres tuteurs chargés d'entretenir les relations avec les dirigeants des milieux dits orphelins et de véhiculer leurs besoins auprès des autorités politiques supérieures. Les tuteurs remplissent ces fonctions en sus de leurs

responsabilités ministérielles régulières et à temps partiel. M. Gilbert Normand a été chargé de ce rôle pour Québec. Les régions qui se sont exclues des cercles du pouvoir en choisissant des députés de l'opposition sont de plus en compétition avec toutes celles au pays qui sont représentées par des députés et ministres qui exercent d'incessantes pressions afin d'obtenir la plus large part des budgets disponibles dans les différents programmes et ainsi accroître leurs chances d'être réélus. Ceux qui n'ont pas voté « du bon bord » partent donc toujours avec un lourd handicap. C'est le cas pour Québec depuis 1993.

Des ministres fédéraux peuvent être sensibles aux attentes de la capitale québécoise mais celles-ci ne sont pas la préoccupation prioritaire et exclusive d'aucun ministre fort au sein du gouvernement Chrétien. Le poste de Jean Pelletier, directeur du cabinet et ami personnel de Jean Chrétien ne s'est pas révélé un avantage marqué pour la région. La mainmise des souverainistes sur Québec, à commencer par la présence de l'un d'eux dans son siège de maire de Québec, irrite sûrement au plus haut point ce conseiller privilégié du premier ministre et terreur de ministres qui ne risqueront pas une confrontation avec lui pour des enjeux qui ne les touchent pas vraiment. De plus M. Pelletier a bien d'autres chats à fouetter que les demandes de financement de la région de Québec.

Les ministres québécois au sein du gouvernement ont par ailleurs un bureau à Québec. Ils n'y ont toutefois jamais affecté une ressource possédant un large réseau de contacts politiques et une connaissance profonde de la bureaucratie fédérale pour agir comme intermédiaire efficace avec les dirigeants locaux et qui travaillerait étroitement avec eux. Ce serait le premier signal de bonne foi à envoyer.

La désignation d'un nouveau parrain plus disponible s'impose aussi. L'ignorance flagrante de la part de M. Normand de la concertation régionale existante sur une liste de dossiers prioritaires a miné la confiance en lui pour agir comme porte-parole efficace de la région de Québec. Son collègue Martin Cauchon est bien perçu; Pierre Pettigrew, originaire de Québec, serait sans doute vite apprécié aussi.

Le déblocage rapide du dossier de l'aquarium et du jardin zoologique que le gouvernement du Québec est déjà disposé à financer pour le tiers, si Ottawa fait de même, servirait enfin d'excuses devant la population pour le faible niveau de collaboration et les communications déficientes des dernières années.

NOUVELLES ÉTUDES SUR LA SOUVERAINETÉ...



CARREFOUR DES LECTEURS

En bon français, M^{me} Marois!

Vous devez certainement être félicitée, madame Marois, pour les efforts que vous faites pour permettre enfin aux Québécois et aux Québécoises atteints d'un cancer d'être légitimement soignés, contribuant ainsi (et c'est plus qu'urgent) à atténuer un tant soit peu le stress intolérable du cauchemar qu'ils vivent actuellement.

Il n'y a pas lieu, toutefois, de vous féliciter quant à l'utilisation inappropriée que vous faites de nombreux anglicismes dont vous « farcissez » vos propos en vous adressant aux médias. Nous avons pu en relever au moins deux juste cette semaine alors que vous déclariez: « Je ne suis pas un rubber-stamp », (pourquoi ne pas utiliser l'expression un tampon encreur ou quelque chose du genre) et l'expression « task force », au lieu de groupe de travail, en parlant d'un nouveau comité créé pour corriger l'inacceptable situation qui prévaut en oncologie.

Le respect fondamental de notre belle langue maternelle et le privilège que vous détenez d'être un membre élu du gouvernement ne vous commandent-ils pas impérativement, madame, de donner l'exemple aux Québécois en vous exprimant en toute fierté dans ce que l'on appelait jadis « un bon parler français », permettant par le fait même à la population moins « bilingue » que vous de bien comprendre ce dont vous parlez.

Lise Gosselin
 Charlesbourg

S'emparer du Canada

Cette idée géniale nous vient d'un monsieur Bouchard mais pas de notre Lucien! Elle est de Jacques Bouchard, notre plus grand publicitaire québécois. Il a lancé certaines campagnes de publicité des plus efficaces.

Celle dont on se souvient avec bonheur, ce fut le « Lui y connaît ça » d'Olivier Guimond pour la Labatt 50. Il a fait lever les ventes de cette bière vers des sommets inégalés.

M. Bouchard a aussi été le père de « Qu'est-ce qui fait chanter les petits Simard? Les bons poudings Laura Secord ». Et d'autres aussi typiques qu'intéressantes.

M. Jacques Bouchard, un neveu du fameux sénateur T. D. Bouchard qui a été maire et député de Saint-Hyacinthe et ministre de la voirie, a l'étoffe et le génie d'un pionnier. Retiré aujourd'hui dans un magnifique château dans la Loire, en

France, il avoue vouloir revenir au Québec prochainement.

Il regrette que, dans beaucoup de domaines, les Québécois qui sont des géants se comportent comme des nains.

M. Jacques Bouchard ajoute: « Plutôt que de vouloir se séparer, il faut plutôt S'EMPARER du Canada, nous en sommes capables! »

Voilà, l'idée est lancée, elle est géniale. Il fallait y penser. Qui va relever le défi? J'y vois les industriels, les gens d'affaires, tous les fédéralistes, qu'ils soient de Jean Chrétien ou de Jean Charest, et pourquoi pas tous les péquistes bien pensants avec une publicité fréquente et visible?

S'emparer du Canada, n'est-ce pas un objectif autrement plus exaltant, plus noble que vouloir le briser, le déchirer?

Émile Vincent
 Sainte-Séraphine

Étudies-tu à l'université? Non, je bois du Coke...

(Réponse à la lettre de Véronique Dion et Laurence Brunelle-Côté parue le 21 mai)

J'ai beaucoup de mal à comprendre votre mécontentement par rapport aux ententes d'exclusivité avec les multinationales dans nos universités. J'essaie pourtant très fort, mais je ne comprends pas pourquoi, dans le contexte actuel, nous pourrions nous permettre de refuser autant de millions \$.

Je fais des visites d'information dans les cégeps du grand Montréal chaque année depuis le début de mon bac, et je peux vous affirmer que les étudiants se balancent complètement du choix des liqueurs qu'ils boiront, si cela leur permet d'étudier à l'université. J'ai également été monitrice dans un service de soutien et d'encadrement ayant comme mandat de minimiser le décrochage scolaire, et je peux encore une fois vous affirmer que c'est bel et bien la précarité de leur situation financière qui les préoccupe et non pas ce qu'ils boiront pendant leur pause. À cela vous me répondez peut-être qu'il appartient au gouvernement de financer nos institutions scolaires et non aux entreprises privées. Vous avez sûrement raison mais n'oubliez pas que la santé et les travailleurs syndiqués reposent également sur notre gouvernement.

Que suggérez-vous pour trouver des fonds? Augmenter les taxes? N'avez-vous pas déjà remarqué que le fardeau fiscal du Québec empêche l'établissement de

nouvelles industries? Que nos cerveaux démenagent aux États-Unis parce que leur salaire après impôt chez nous n'arrive pas au minimum nécessaire à récompenser leur compétence? C'est le bonheur et la prospérité des individus qui sont importants, et non le Coke et le Pepsi! De toute manière, je préfère l'eau!

Annie Bertrand
 Étudiante en comptabilité de management à l'UQAM

Perspectives d'avenir des caisses populaires Desjardins

Au Québec, le réseau coopératif des caisses Desjardins est formé de 1200 caisses et de onze fédérations avec un actif excédant 55 milliards \$. Le mouvement Desjardins et les fédérations extérieures du Québec de caisses Desjardins rattachées à la Confédération ont un actif total de 75 milliards \$.

Le nombre de ses membres était de 5167998 au 31 décembre 1998. Les quelque trois mille délégués des caisses Desjardins du Québec, lors de leur dernier congrès tenu à Montréal le 19 mars dernier, dans un vote largement majoritaire, ont approuvé la proposition de les regrouper au sein d'une fédération provinciale en vue d'assurer l'unité et la bonne orientation du mouvement des caisses Desjardins.

Comme sociétaire de la caisse populaire de Lévis et ex-directeur et secrétaire général du mouvement Desjardins (1969-1980), je préconise depuis des décennies l'établissement au Québec d'une Fédération provinciale des caisses Desjardins. J'estime nécessaire le maintien, voire le renforcement des Fédérations régionales, pour réaliser la décentralisation du fonctionnement et du financement du mouvement Desjardins.

En collaboration avec la caisse centrale Desjardins et la Société d'investissement Desjardins, les fédérations régionales devraient organiser et opérer dans leur territoire une société d'investissement pour la promotion et le soutien des petites et moyennes entreprises dans leur région. Les caisses Desjardins, qui sont la copropriété des membres-usagers, exerceront ainsi une démocratie directe et participeront à la bonne gouvernance du mouvement Desjardins, au contrôle de ses activités, à son orientation et à son expansion dans le prochain millénaire.

Paul-Émile Charron
 Sainte-Foy

Il est encore possible de sauver le terrain boisé des Compagnons

Marie-Josée Houde
 Sainte-Foy

Depuis quelque temps, je m'interroge sérieusement sur des situations que je considère pour le moins aberrantes. J'ai en effet assisté à l'assemblée de la commission scolaire des Découvreurs le 4 mai dernier où l'on signait un contrat d'exclusivité avec Coke et où, par la suite, on votait en faveur de la vente du boisé des Compagnons de Cartier, un petit joyau de boisé, un des derniers de la Pointe-Sainte-Foy, qui est voué — ou condamné — à être vendu pour de la construction à haute densité.

Imaginez ce qui restera de cette érablière, à l'état de maturité, qui sert à des fins éducatives aux étudiants de la polyvalente des Compagnons de Car-

tier. Peut-on penser que la commission scolaire fonde ses principes simplement sur l'argent? Toujours est-il que ce secteur de la ville de Sainte-Foy, qui était très boisé auparavant, le devient de moins en moins à cause de la construction immobilière qui s'accroît toujours davantage. Bientôt, il ne restera rien de cette érablière, déjà très morcelée, qui, il y a vingt ans, s'étendait du boulevard Pie XII jusqu'aux limites de Cap-Rouge.

Et dire que bien des gens vont justement s'établir dans ce secteur de la ville (car il faut le dire, c'est la ville à la campagne) pour la qualité de vie encore remarquable qui règne dans ce quartier. Mais attention, bien des gens ont acheté des condos à fort prix avec promesse que ce boisé demeure zoné parc. Or, ce ne serait plus le cas, pu-

que depuis 1995 la Ville de Sainte-Foy aurait dézonné ce parc, sans consultations publiques, afin de le rezoner pour des constructions de six à huit étages. Serait-ce plus payant?

Peut-être la Ville de Sainte-Foy ne veut finalement laisser que peu de place aux boisés urbains. À ce que je sache, nous avons très peu de parcs boisés sur le plateau de Sainte-Foy. Pensez à Québec sans les plaines d'Abraham ou sans Bois-de-Coulange? Est-ce que ce serait la même ville? Pourquoi nos instincts nous poussent toujours à la facilité? Pourquoi doit-on toujours réparer les pots cassés et se résigner à accepter

une situation qui aurait pu être évitée? Pourquoi ne se sert-on pas un peu de notre intelligence?

Ce boisé, qui sert de piste d'hébertisme aux jeunes, sert également de piste de jogging à de nombreux résidents et de lieu privilégié de randonnée aux personnes de tous âges. L'hiver, plusieurs adeptes du ski de fond vont arpenter les deux kilomètres de sentiers.

Me croiriez-vous si je vous disais que j'y ai observé depuis quelque temps un grand pic? Oui, c'est possible dans la ville de Sainte-Foy: un bruant indigo, des moqueurs, de nombreuses espèces de passereaux, diverses espèces de petits mammifères. Quelqu'un m'a même confié y avoir observé un chevreuil...

Si j'ai bien compris, à la commission scolaire des Découvreurs, on encoura-

ge nos jeunes à boire du Coke... C'est excellent pour la ligne et la santé et tant pis pour la nature et la piste d'hébertisme... Quel savant calcul!

Mais avant qu'une décision finale ne soit prise dans ce dossier, il faudrait qu'un plus grand nombre de citoyens de Sainte-Foy s'impliquent dans ce dossier et qu'il y ait consultation publique. Je suis certaine qu'avec un peu d'imagination les élus pourraient trouver du financement ailleurs pour la rénovation de leur siège social de la rue Wolfe. Je le dis: j'ai été terriblement déçue de voir que ce dossier d'importance pour l'avenir de nos enfants et des citoyens de Sainte-Foy ne préoccupe pas un nombre plus important de résidents. Pensez qu'il y avait tout au plus une dizaine de personnes qui ont assisté à la réunion du 4 mai.

Imaginez ce que serait Québec sans les Plaines

OPINIONS

CHRONIQUE POLITIQUE

La vindicte de l'Irlandais

Il y a un an, Brian Mulroney espérait encore: «l'Histoire me rendra justice et Jean Chrétien devra s'excuser», me disait-il. Aujourd'hui, en mode «J'accuse!», il s'en prend à l'intégrité de son successeur. Le plus étonnant, c'est que bien des libéraux lui donnent raison!

L'ancien premier ministre a un flair politique légendaire. Il sait que le temps de Jean Chrétien achève et que l'heure des règlements de compte a sonné. Et la première marche du long escalier qui le mènera au paradis de la réhabilitation, c'est la démolition du «petit gars de Shawinigan» sur laquelle il veut marcher. Il en a d'ailleurs eu un avant-goût la semaine dernière lorsqu'il a donné une série d'entrevues à des journalistes politiques. Il les a trouvés pas mal gentils: «Ils détestent tellement Jean Chrétien qu'ils recommencent à vous aimer!» lui a expliqué un de ses confidents.

Brian Mulroney a beaucoup souffert des critiques, voire des soupçons de malversation qu'on a fait peser sur lui. Il s'est réfugié dans le cocon familial et en a profité pour devenir millionnaire en mettant ses talents, réels, au service de grandes organisations internationales qui l'ont toujours tenu en haute estime. Il savait que sa réhabilita-

tion prendrait une quinzaine d'années et avait pointé du doigt le dixième anniversaire du libre-échange nord-américain pour lancer sa contre-offensive. Ses «Mémoires» suivront dans deux ou trois ans.

Il sait qu'il aura toujours de la difficulté avec les universitaires et les commentateurs du Canada anglais. Mais l'opinion de ses pairs — avocats, leaders politiques canadiens et étrangers, et professionnels des conseils d'administration — compte beaucoup pour lui. C'est ce qu'il a trouvé à la conférence du week-end: les vingt-cinq personnalités qui ont accepté de se montrer à la table d'honneur du déjeuner de samedi en témoignent.

Brian Mulroney n'a peut-être pas éliminé le déficit ni réduit les impôts — au contraire! — mais il a imposé des changements structurels profonds malgré le fait que le pays traversait la pire récession du siècle. Qu'on l'aime ou qu'on ne l'aime pas, l'homme a du cran!

Mais il est Irlandais. Avec cela vient la tête de cochon, l'enflure verbale, l'esprit rancunier et le petit geste mesquin. Les séparatistes de Lucien Bouchard ont eu un avant-goût de ce qui les attend s'il leur vient l'idée de se lancer dans une autre campagne référendaire. La sympathie qu'il a pour



Michel Vastel

MVastel@lesoleil.com

Louise Beaudoin, avec qui il est à tu et à toi, n'a pas épargné le ministre d'un affront public.

Celui qui goûtera le plus à la vindicte de l'Irlandais, c'est évidemment Jean Chrétien. Non que Mulroney éprouve naturellement de l'antipathie pour lui. Si le premier ministre avait eu la classe de se conduire avec lui comme il aurait dû le faire avec tout ancien chef de gouvernement respecté dans les grandes capitales du monde entier, il est même probable que Mulroney se fût conduit en gentleman avec lui.

Mais l'affaire Airbus et la campagne de dénigrement systématique à laquelle Jean Chrétien et son entourage se sont livrés va leur coûter très cher. Quand il sera temps d'instituer le pro-

cès du vingtième premier ministre du Canada, Brian Mulroney voudra en être le procureur général. Il faut remonter aux années 85 et 86 pour comprendre cela...

Lorsque l'ancien premier ministre parle d'un système institutionnalisé de patronage dans le gouvernement actuel, il sait de quoi il parle. Quand il est arrivé au pouvoir en 1984, Mulroney a en effet constaté que le favoritisme était incrusté dans la machine administrative fédérale, et impossible à contourner. Ce qui le conduisit à mettre en place son propre système, avec les bavures et les excès que l'on sait.

C'est en toute impunité que les libéraux ont recréé le même système de patronage. Jean Chrétien a par exemple institué la pratique de nommer des sénateurs septuagénaires: avec la retraite obligatoire à 75 ans, il multiplie ainsi les occasions de récompenser les amis du régime. Et pour reprendre une phrase célèbre de Mulroney, «il n'y a plus un seul libéral de vivant» dans la circonscription de Saint-Maurice qui n'ait eu sa petite prébende.

C'est, comme toujours, dans le domaine des communications que cela grenouille le plus. Le Bureau d'information du Canada, sous la responsabilité de l'organisateur en chef, Alfon-

so Gagliano, distribue les contrats par millions de dollars sans aucune soumission. Les concurrents pointent du doigt le groupe Earncliffe à Ottawa — proche de Paul Martin et qui a empoché un peu plus de 100 000 \$ pour la seule présentation du dernier budget! —, le groupe Tremblay Guittet dont la fondatrice, Michelle Tremblay, survit aux régimes en se collant aux organisateurs en chef — d'André Ouellet, à Pietro Rizzutto, à Alfonso Gagliano. Et un spécialiste des sondages de Québec, Marcel Giner, dont la firme Infrass Inc. au service personnel de Jean Chrétien depuis 1993, raflait récemment un contrat de 212 400 \$, sans appel d'offres.

Cela ne serait pas très grave si cela n'était aussi voyant. Les bureaux de Toronto, qui se vantent d'avoir fait élire 101 députés sur 103 dans leur province, commencent à trouver que ce sont toujours les mêmes qui en profitent. Et la médisance va bon train!

C'est cela qu'a senti Brian Mulroney en accusant Jean Chrétien — il fallait le faire! — d'être un «maître patronneur». Il sait qu'il a mis le doigt sur une plaie vive dans le Parti libéral. Et il n'attend plus que les langues se délient...

La vengeance sera douce au cœur de cet Irlandais...

La Bourse de Montréal en dérive canadienne!

Pensons Québec et créons la Bourse du Québec à Montréal

Claude Bariteau

Professeur d'anthropologie à l'Université Laval

En février 1999, dans l'un de ses derniers articles, Rosaire Morin traçait les grandes lignes de l'histoire récente de la Bourse de Montréal. Inquiet, il invita le ministre des Finances du Québec à travailler à la création d'un centre financier montréalais.

Depuis, il y a eu la signature d'un protocole entre les dirigeants des quatre bourses canadiennes. Il stipule que la bourse de Toronto occupera dorénavant le champ des actions des grandes corporations, celle d'Alberta-Vancouver, bourse issue d'une fusion, celui de la petite capitalisation et celui de Montréal, celui des contrats à terme et des options sur les produits dérivés.

Comment en est-on arrivé là? Il y a plusieurs facteurs en cause. Deux me semblent plus importants: l'un concerne la mondialisation en cours; l'autre, les ajustements faits au Canada en vue de renforcer la place financière torontoise et de spécialiser celle de Montréal.

La mondialisation concerne surtout les échanges de capitaux. Les places boursières des principaux centres économiques s'agitent dans un univers où se transigent des sommes phénoménales à un rythme endiablé. Il en résulte des pressions sur toutes les bourses nationales.

Certains pays, dotés d'une bourse nationale, ont choisi de concentrer leurs activités boursières sur des produits qui les particularisent et de s'associer à d'autres bourses pour participer au flux des échanges internationaux. D'autres, qui aspirent à créer une grande institution boursière, consolident leurs bourses. C'est la voie choisie au Canada. La bourse de Toronto y fut ciblée pour devenir la principale bourse canadienne.

Ce choix découle de changements antérieurs. Au Canada, le marché financier s'est transformé peu après les débuts de la Révolution tranquille. Puis, avec les lois fédérales de 1985 et de 1992, il y eut rapidement une mainmise des banques sur les maisons ca-

nadiennes et québécoises de courtage.

Cela a eu un impact sur la Bourse de Montréal. Au début des années 1990, celle-ci ne réalisait que 20% des transactions canadiennes. Aujourd'hui, c'est 10%. En dix ans, la concentration des activités boursières s'est faite à la bourse de Toronto alors que celle de Montréal se spécialisait en produits dérivés. Il en a découlé une canalisation de nos épargnes hors Québec. Somme toute, les milieux financiers canadiens, notamment les banques, ont mis notre épargne à leur service et la Bourse de Montréal, au leur.

Point à retenir: ces transformations se sont accentuées après le refus des propriétaires de la Bourse de Montréal — ce sont des firmes de courtage dirigées pour la plupart de Toronto — d'endosser un projet de développement conçu, dans les années 1990, par le président d'alors, Bruno Riverin. Ce projet envisageait l'établissement de liens électroniques entre la Bourse de Montréal, la Bourse Nasdaq aux États-Unis et celle de Toronto.

En remplaçant Bruno Riverin en 1994, Gérald-A. Lacoste s'est retrouvé avec une bourse dont le niveau des transactions était en chute libre. Il se devait de corriger le tir car la Bourse de Montréal devenait de plus en plus «a vestige of a vanished past», comme l'a décrit le professeur Paul Kedrosky.

Gérald-A. Lacoste a tenté d'associer la Bourse de Montréal à celles de New York et de Mexico. Sans succès. L'idée d'être en lien avec une simple bourse régionale ne faisait pas partie des visées de ces institutions. Il s'est alors impliqué à réorganiser le système boursier canadien. Les bourses canadiennes ont endossé son projet dans un protocole.

Le gouvernement du Québec, Hydro-Québec et la Caisse de dépôt utilisent les produits dérivés. Des caisses de re-

traite aussi. Des spéculateurs, petits et grands, y ont recours. Mais, les principaux usagers sont les banques canadiennes. Ces dernières ont d'ailleurs garanti à la Bourse de Montréal qu'elles utiliseraient ses services pendant au moins dix ans.

Au Québec, un comité présidé par Jean Turmel, de la Banque Nationale du Canada, en recommande l'adhésion à certaines. Trois membres sont dissidents. Ils acceptent que la Bourse de Montréal se départisse des actions des grandes corporations mais veulent, en retour, un monopole sur tous les produits dérivés et le maintien à Montréal des actions des entreprises de petite et moyenne capitalisation.

Ces recommandations comme la position du gouvernement du Québec n'auront guère d'écho. Le protocole prévoit déjà qu'à défaut d'un accord, par exemple celui du Québec, le projet de réorganisation sera quand même mis en branle. L'article 6.2 est limpide. En l'absence «d'une approbation ou d'une autorisation [...], les bourses visées concluront un contrat de mandat ou d'autres arrangements qui leur permettront de réaliser le programme».

En clair, cela signifie que le Québec a été piégé par les dirigeants de la Bourse de Montréal. Et ces derniers osent prétendre que leur projet serait la seule façon de sauver cette institution, voire d'en faire une des grandes bourses en Amérique du Nord. Que le Québec le veuille ou non, ils procéderont. Que de mépris!

La réorganisation proposée aura des effets structurants. Avec ce projet, la principale activité de la Bourse de Montréal dépendra des banques canadiennes et le Québec en formera les spécialistes en produits dérivés. Par ailleurs, les entreprises minières, les entreprises de petite capitalisation et celles de la nouvelle économie devront s'arranger avec la nouvelle bourse Alberta-Vancouver. Quant aux firmes de

courtage du Québec, leur avenir sera derrière elles. Il en sera de même de l'expertise financière québécoise.

En prenant en compte ces effets, peut-on sérieusement avancer que l'économie du Québec en sortira avantagée? Dire «oui», c'est rêver en couleur et ce, quel que soit le futur statut du Québec.

Pour contrer ce piège et la dérive qu'il engendrera, créer une Bourse du Québec à Montréal est un détournement aussi urgent qu'incontournable.

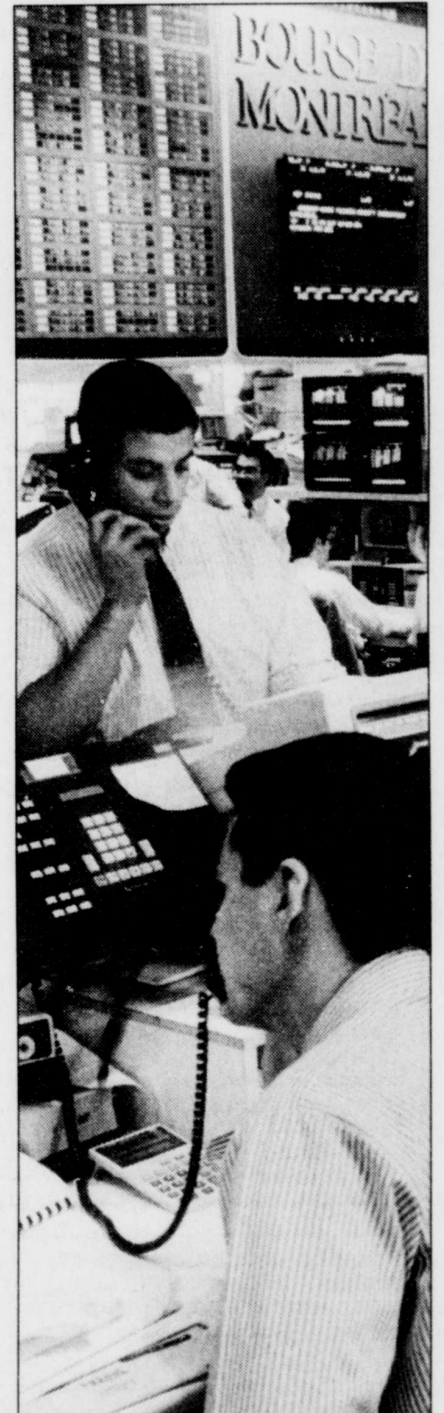
Une telle bourse intégrerait sûrement les activités financières des marchés suivants:

- 1) celui des actions de grandes corporations ciblées en fonction de leur présence au Québec;
- 2) celui des obligations, en particulier celles émises au Québec;
- 3) celui des entreprises de petite et moyenne capitalisation;
- 4) celui des mines;
- 5) celui des entreprises de la nouvelle économie; et
- 6) celui des produits dérivés.

Préoccupés d'entretenir d'excellents rapports avec ses membres, les dirigeants québécois de cette bourse activeraient sans doute des recherches pour améliorer ses performances. Et puis, ils verraient à établir des liens avec la bourse Nasdaq ou d'autres bourses.

Par ailleurs, le potentiel de l'économie du Québec aidant, il est pensable que les présidents des bourses de New York et de Mexico se montreraient réceptifs à un projet d'association visant à faciliter des échanges de titres mais surtout à opérer des produits dérivés en fonction d'intérêts mutuels. Par exemple, en ajoutant aux produits dérivés actuellement transigés à Montréal des contrats à terme sur l'aluminium, l'électricité et l'eau.

Au Québec, nous avons les institutions pour nous doter rapidement d'une bourse branchée en Amérique et enracinée dans le vécu du Québec. Une coordination politique s'impose. Au Canada, les milieux politiques et financiers ont fait leur lit à Toronto. Osons faire le nôtre à Montréal. Sur-tout, cessons d'être des témoins passifs muselés.



ARCHIVES LE SOLEIL
Au Québec, nous avons les institutions pour nous doter rapidement d'une bourse branchée en Amérique et enracinée dans le vécu du Québec. Une coordination politique s'impose.

ACURA CL 1999

348 \$
par mois

4,8 %
taux de location

Transport et préparation inclus

ACURA
Optima

4901, boul. des Galeries
QUÉBEC

Voisin des Galeries de la Capitale

622-8180

EXT.: 888 21 ACURA

www.acuraoptima.com

☑ Climatiseur • Sièges garnis de cuir • Roues de 16 po en alliage • Lecteur CD • Toit ouvrant

Une vision qui inspire un élan de passion. ACURA

Offre de location-bail d'une durée limitée, par l'entremise de Honda Canada Finance Inc. S.A.C. * Tarif mensuel de location-bail d'une durée de 48 mois, établi pour la CL (modèle YA315X), total des paiements: 16 704 \$. Un acompte de 5 225 \$ et un premier versement sont requis. Allocation de 24 000 km par année (frais de 0,10 \$ par km supplémentaire). Taxes, immatriculation et assurance en sus. À la fin du bail, vous pouvez retourner le véhicule au concessionnaire ou l'acheter pour une valeur résiduelle prédéterminée. Garantie Acura limitée de 5 ans/100 000 km. Les deux premiers services d'entretien sont compris. Assistance routière 24 heures Acura.

La bicyclette électrique est à l'étape de la commercialisation

Le produit a été développé par la firme jonquiéroise Industrivel

■ CHICOUTIMI (PC) — La bicyclette électrique de l'entreprise jonquiéroise Industrivel est prête à passer à l'étape de la commercialisation. Pour ce faire, la direction veut accroître son capital, préparer localement une usine de production d'une capacité approximative de 100 000 unités par an et vendre des licences à travers le monde.

Le président directeur général d'Industrivel, Jacques Fortin, a fait le point récemment sur l'état de la situation, en compagnie de ses associés. La technologie de la petite entreprise incubée au Centre de haute technique de Jonquière (CHT) vient de recevoir la bénédiction du Centre de recherche industriel du Québec (CRIQ), ce qui lui permet de passer à la phase II de son développement.

Cette nouvelle étape repose essentiellement sur la recherche de capitaux privés de l'ordre de 1,5 million \$, dont 40 % en capital-action, et la mise en place d'une nouvelle capacité de

production. Le produit est prêt à être vendu dans le monde sous plusieurs formes, dont le transfert technologique (licence).

LICENCE

Déjà, Industrivel a conclu une entente avec une compagnie grecque pour la vente d'une licence. Une autre démarche semblable a atteint un point sérieux avec des gestionnaires de 1800 établissements hôteliers, dont le siège social est à Cancun, au Mexique.

La pièce maîtresse d'Industrivel est un moteur-roue, qui s'adapte sur plusieurs produits que l'entreprise a dé-

veloppés. Qu'il s'agisse de bicyclettes électriques pour les travailleurs d'usine, de vélos électriques pour les Chinois, du Doublet conçu pour donner de la mobilité aux personnes handicapées ou encore d'un tricycle taxi, Industrivel est prêt à prendre les commandes et à produire dès septembre à Jonquière.

La décision de s'implanter à Jonquière, explique M. Fortin, est liée à la confiance que des investisseurs locaux lui témoignent. « Nous avons confiance à la région et nous souhaitons que les gens nous fassent confiance. »

OPTION

Industrivel réfléchit à deux options: agrandir son atelier du CHT, ce qui serait une solution temporaire, ou acheter un terrain que la ville de Jonquière lui a offert. Selon M. Fortin, des in-

vestisseurs de la région de Montréal ont formulé une proposition écrite de financement pour que l'entreprise s'établisse là-bas.

Industrivel espère implanter une usine capable de produire jusqu'à 200 000 unités par an pour desservir les marchés américains et européens. Ceci créerait de 50 100 emplois.

REDEVANCE

La compagnie souhaite par ailleurs vendre des droits de production un peu partout dans le monde contre une redevance de 20 \$ par unité. L'entreprise elle-même doit retourner une royauté pour chaque produit vendu au concepteur californien (Transmag) du moteur-roue.

L'implantation de centres de production ailleurs dans le monde n'affecterait pas le développement de l'entreprise dans la région, précise Gérard

Carpentier, directeur du marketing international. D'une part, Industrivel ne serait pas capable de fournir le monde à partir de Jonquière et, d'autre part, le produit doit être adapté à chaque réalité économique et climatique. En France, par exemple, le moteur-roue doit être fixé à une bicyclette de marque Peugeot.

COMPATIBLES

« L'usine de Jonquière, poursuit M. Fortin, peut produire les véhicules compatibles avec les États-Unis et une partie de l'Europe, alors que le Mexique se chargerait de la production destinée au marché de l'Amérique latine. »

Industrivel a aussi des lettres d'intention de la part de gens d'affaires de la Roumanie et de la République tchèque. « Il s'agit d'affaires de plusieurs millions \$ », soutient M. Carpentier.

EN BREF

SAMARA

Garder son or

La région russe de Samara, au potentiel économique parmi les plus prometteurs, veut constituer ses propres réserves en or pour garantir et attirer les investissements étrangers sur son territoire. Selon Konstantin Titov, le gouverneur de cette région qui est l'une des rares (13 sur 89) à verser plus d'argent au budget de l'État qu'elle n'en reçoit, ce projet pourrait permettre de transformer Samara en une zone d'investissement privilégiée pour les capitaux occidentaux. Les investisseurs étrangers ont fui la Russie après la crise financière d'août dernier, qui a vu le rouble perdre plus de 70 % de sa valeur face au dollar. (AFP)

ENTREPRISES

□ Loblaw Cos. Ltd s'appête à créer sa propre société d'investissement, une initiative qui risque de bouleverser le monde de la finance et l'industrie du commerce de détail, a rapporté samedi le quotidien torontois *Globe and Mail*. Le géant de l'alimentation, la première entreprise du genre à s'orienter de cette façon vers les services financiers, a obtenu discrètement l'autorisation du gouvernement d'établir une société d'investissement autonome qui portera le nom de **President's Choice Financial Trust Co.** La nouvelle société pourrait offrir éventuellement aux consommateurs l'accès à toute une gamme de services financiers, des prêts hypothécaires aux cartes de crédit.



APPEL D'OFFRES

AVIS AUX SOUMISSIONNAIRES

Les soumissionnaires peuvent se procurer les documents d'appel d'offres et obtenir les renseignements pertinents en s'adressant à:

- **Division de l'approvisionnement**, Centre de services Saint-Malo, 2e étage, 50, rue Marie-de-l'Incarnation, Québec, entre 8h30 et 12h et 13h30 et 16h30 ou en téléphonant au (418) 691-6242;
- **MERX**, via Internet (<http://www.merx.cebra.com>) ou par téléphone au 1-800-964-6379. Veuillez noter que cette firme ne peut fournir aucun renseignement d'ordre technique ou administratif relativement au contenu de l'appel d'offres.

L'obtention des documents par l'entremise de MERX est sujette à la grille de tarification de cet organisme.

D'autres exigences peuvent également figurer dans les documents de l'appel d'offres.

Seules seront considérées aux fins d'adjudication du contrat les soumissions des entreprises ayant un établissement au Québec ou lorsqu'un accord intergouvernemental est applicable au Québec ou dans une province ou un territoire visé par cet accord.

La Ville n'encourt aucune responsabilité du fait que les avis écrits ou documents quelconques véhiculés par système électronique soient incomplets ou comportent quelque erreur ou omission que ce soit.

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

FOURNITURE ET LIVRAISON DE TROIS (3) GROUPES ÉLECTROGÈNES DE GRANDE PUISSANCE

Des soumissions sous enveloppes scellées portant l'inscription «**SOUMISSION - FOURNITURE ET LIVRAISON DE TROIS (3) GROUPES ÉLECTROGÈNES DE GRANDE PUISSANCE - Appel d'offres VQ-24271**» et adressées au GREFFIER de la Ville, Hôtel de ville de Québec, 2, rue des Jardins, bureau 216, Québec G1R 4S9, seront reçues jusqu'au 22 JUIN 1999 à quatorze heures quinze (heure locale), date et heure de l'ouverture publique des soumissions. Les soumissionnaires sont priés de noter que le Bureau du greffier est fermé de midi (12h) à treize heures trente (13h30). Ils peuvent toutefois déposer leur soumission à l'endroit prévu à cette fin (porte 214) durant cette période.

Les biens à acquérir consistent principalement en trois (3) groupes électrogènes de capacité variant entre 450 KW et 600 KW.

Chaque soumission, pour être acceptée, doit être accompagnée:

- d'une garantie de soumission au montant de 25 000\$ et
- d'une promesse de garantie d'exécution au montant de 25 000\$ et

selon les formes prévues au document d'appel d'offres.

Québec, le 28 mai 1999

Le greffier de la Ville
Antoine Carrier, avocat

FOURNITURE ET LIVRAISON D'UNE (1) SOUFFLEUSE À NEIGE AMOVIBLE D'UNE PUISSANCE NOMINALE DE 275 C.V. VQ-24249-GP-9907

Des soumissions sous enveloppes scellées portant l'inscription «**SOUMISSION - FOURNITURE ET LIVRAISON D'UNE (1) SOUFFLEUSE À NEIGE AMOVIBLE D'UNE PUISSANCE NOMINALE DE 275 C.V.**» et adressées au GREFFIER de la Ville, Hôtel de ville de Québec, 2, rue des Jardins, bureau 216, Québec G1R 4S9, seront reçues jusqu'au 29 JUIN 1999 à quatorze heures quinze (heure locale), date et heure de l'ouverture publique des soumissions. Les soumissionnaires sont priés de noter que le Bureau du greffier est fermé de midi (12h) à treize heures trente (13h30). Ils peuvent toutefois déposer leur soumission à l'endroit prévu à cette fin (porte 214) durant cette période.

Les biens à acquérir consistent principalement en une (1) souffleuse à neige amovible, modèle de l'année courante, ayant une capacité jusqu'à 2500 tonnes/heure et pouvant souffler la neige à gauche et à droite. Elle devra être conçue de façon à s'accoupler sur une chargeuse sur pneus. Elle devra être munie d'un accouplement rapide de type E.D.F. compatible avec nos attaches existantes (réf. EDF 644 EK).

Chaque soumission, pour être acceptée, doit être accompagnée:

- d'une garantie de soumission au montant de 5000\$ selon les formes prévues au document d'appel d'offres.

Québec, le 1er juin 1999

Le greffier de la Ville
Antoine Carrier, avocat

RÉPARATION DE CAMIONS LOURDS DE PLUS DE 4500 KG À MOTEUR DIESEL VQ-24281

Des soumissions sous enveloppes scellées portant l'inscription «**SOUMISSION POUR LA RÉPARATION DE CAMIONS LOURDS DE PLUS DE 4500 KG À MOTEUR DIESEL - VQ-24281**» et adressées au GREFFIER de la Ville, Hôtel de ville de Québec, 2, rue des Jardins, bureau 216, Québec G1R 4S9, seront reçues jusqu'au 23 JUIN 1999 à quatorze heures quinze (heure locale), date et heure de l'ouverture publique des soumissions. Les soumissionnaires sont priés de noter que le Bureau du greffier est fermé de midi (12h) à treize heures trente (13h30). Ils peuvent toutefois déposer leur soumission à l'endroit prévu à cette fin (porte 214) durant cette période.

Les travaux consistent principalement à procéder à la réparation de camions lourds de plus de 4500 kg à moteur diesel pour la période du 1er septembre 1999 au 30 avril 2000.

Québec, le 1er juin 1999

Le greffier de la Ville
Antoine Carrier, avocat

AVIS D'AUDIENCE PUBLIQUE

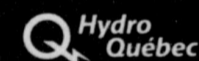
Ferme du Porc Bonheur inc. (requérante)
c. Ministre de l'Environnement et de la Faune (intimé)
Dossier no: Ste Q-47070-9812

Prenez avis que la requérante a introduit, le 11 décembre 1998, devant le Tribunal administratif du Québec (section du territoire et de l'environnement) un recours contestant le refus de l'intimé de lui accorder des autorisations pour l'agrandissement et l'exploitation d'une maternité porcine (abritant 300 truies, 6 verrats et 600 porcelets de 7 à 20 kg) et d'une installation d'élevage (abritant 2060 porcs de 20 à 107 kg) avec utilisation de deux ouvrages d'entreposage existants sur le lot 152, première concession du Sud de la Rivière-du-Sud, de la municipalité de Saint-François-de-la-Rivière-du-Sud (M), dans la Municipalité régionale de comté de Montmagny.

Dans le cadre de l'examen de cette requête, le Tribunal tiendra une audience publique à Québec aux date, heure et endroit suivants:

Date: 8 juin 1999
Heure: 9h15
Endroit: 575, rue St-Amable, 3e étage, salle 3-35, Québec

Kronström Desjardins, s.e.n.c.
Procureurs de la requérante



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

LA RÉGIE INTERMUNICIPALE D'ENFOUISSEMENT SANITAIRE DE CHARLEVOIX-EST (RIDESCE)

APPEL D'OFFRES

La Régie intermunicipale d'enfouissement sanitaire de Charlevoix-Est (RIDESCE) demande des soumissions pour la cueillette et le transport des déchets pour les villes de Clermont et La Malbaie - Pointe-au-Pic ainsi que pour les municipalités de Rivière-Malbaie et Cap-à-l'Aigle.

Les documents relatifs à l'appel d'offres peuvent être obtenus au 119, chemin Snigoll à Clermont (bureau de la RIDESCE) à partir du lundi 7 juin 1999 sur paiement d'un montant de 50\$ non remboursable.

Les soumissions sous enveloppes scellées portant l'inscription "Soumission - CUEILLETES" seront reçues au bureau de la RIDESCE au 119, chemin Snigoll à Clermont, jusqu'au vendredi 25 juin 1999 à 15h. Elles seront ouvertes publiquement au même endroit immédiatement après l'heure limite. Pour être valide toute soumission doit être accompagnée des documents exigés à l'intérieur du devis de soumission.

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

Donné à Clermont ce 1er jour du mois de juin mil neuf cent quatre-vingt-dix-neuf.

Luc Néron
Secrétaire-trésorier
RIDESCE
(418) 439-3051

Contrairement à ce que l'on croit, le nouveau millénaire commence le 10 mai.

la SOLUTION D'IMAGERIE numérique du nouveau millénaire

L'AVENIR EST À VOUS, DU 10 MAI AU 22 JUIN.

Le nouveau millénaire approche. Et avec lui, l'occasion de découvrir le bureau numérique optimisé de l'avenir. Dans le cadre de cet événement unique à ne pas manquer, nous vous présenterons des solutions de bureautique pour le nouveau millénaire et des ateliers animés par des experts de l'industrie. Tout a été prévu pour vous permettre d'exercer une concurrence efficace dans les marchés de demain. L'entrée est GRATUITE. Pour obtenir de plus amples renseignements et vous inscrire, visitez notre site Web : www.canon.ca, faites le 1 800 OK CANON ou présentez-vous le jour de l'activité.

MONTRÉAL

- Le mardi 15 juin • Hilton Montréal Bonaventure
- Le mercredi 16 juin • Hilton Montréal Bonaventure

PRÉSENTATION DES SOLUTIONS : • De 9 h à 17 h

ATELIERS :

- 9 h 30-10 h 30 Electronics for Imaging : Optimisation du flux de documents grâce aux technologies Canon
- 13 h 30-14 h 30
- 11 h-12 h Simplify : La communication des documents au sein du réseau global
- 15 h-16 h



Météo Conseil

Beau temps, mauvais temps, toujours présent

1 900 565-4455

* Frais applicables

