

Auto et économie



Canada-Nouvelle-Zélande: des ressemblances qui font peur



CLAUDE PICHER

Dans quelle mesure la situation du Canada, aujourd'hui, se compare-t-elle à celle de la Nouvelle-Zélande, en 1984, c'est-à-dire au moment où le pays a été obligé de prendre des mesures draconniennes pour redresser son économie et mettre de l'ordre dans ses finances publiques?

Voici quelques phrases que j'ai entendues en Nouvelle-Zélande. Remplacez l'imparfait par le présent, et jugez vous-même à quel point elles s'appliquent au contexte canadien:

- « Nos programmes sociaux étaient tellement généreux que c'était plus payant de demeurer assisté social que de travailler ».
- « Les syndicats faisaient la pluie et le beau temps, et tout le monde avait peur d'eux ».
- « Le contribuable était surtaxé et avait l'impression d'en avoir de moins en moins pour son argent ».
- « Nous vivions tellement au-dessus de nos moyens qu'il nous fallait emprunter pour payer les intérêts sur nos dettes ».
- « La moitié de la population travaillait pour faire vivre l'autre moitié qui ne travaillait pas ».
- « Nos entreprises n'investissaient pas assez en recherche et en formation; elles tenaient pour acquis qu'il s'agissait de la responsabilité gouvernementale, et qu'il appartenait donc à l'État de les financer ».
- « Notre système de santé était malade ».
- « Les producteurs agricoles

Thérapie de choc en Nouvelle-Zélande

considéraient les subventions comme un acquis, une source normale de revenus, et ne s'imaginaient pas être capables de fonctionner sans elles ».

Voilà des phrases qui nous disent quelque chose, non?

Mais s'agit-il là uniquement d'impressions, de sentiments, voire de préjugés? En réalité, peut-on raisonnablement comparer les deux situations?

Il existe, bien sûr, des différences, dont deux majeures. La principale concerne la taille des deux économies. Le produit intérieur brut du Canada est douze fois supérieur à celui de la Nouvelle-Zélande; en fait, par sa taille, l'économie néo-zélandaise est comparable à celle de l'Alberta. L'autre différence, c'est l'emplacement. La Nouvelle-Zélande est située dans un des coins les plus éloignés de la planète, tandis que le Canada est collé sur le plus important marché de consommateurs au monde.

Pour le reste, les ressemblances sont frappantes. A en faire peur.

La prospérité néo-zélandaise a été édifée sur l'élevage, la forêt, la pêche, les mines. Pendant longtemps, les Néo-Zélandais se sont fiés à l'abondance et à la variété de leurs ressources, sans trop investir dans les technologies de pointe. Avec un des niveaux de vie les plus élevés au monde, ils n'en ressentaient pas tellement le

besoin. Est-ce tellement différent au Canada?

La négligence des Néo-Zélandais dans des dossiers aussi stratégiques que la recherche et la formation leur a coûté cher; leurs entreprises et leurs producteurs agricoles sont devenues de moins en moins capables d'affronter la concurrence internationale, et donc de plus en plus dépendants des barrières et des subventions. Est-ce tellement différent au Canada?

Les Néo-Zélandais ont mis sur pied des programmes sociaux qui comptaient parmi les plus généreux au monde; ils ont développé une adipeuse fonction publique, paralysée par le poids de sa propre graisse; ils ont donné des pouvoirs pratiquement illimités aux dirigeants syndicaux; leur gouvernement s'est lancé dans toutes sortes de projets industriels pour lesquels il n'avait aucune compétence; une réglementation abusive et paralysante a fini par scléroser toute la société. Est-ce tellement différent au Canada?

En Nouvelle-Zélande comme au Canada, cela s'appelle vivre au-dessus de ses moyens. Et, bien entendu, il faut bien que quelqu'un finisse par payer l'addition.

Partons de l'année 1975, c'est-à-dire à un moment où le Canada se vantait d'avoir le deuxième niveau de vie au monde, et la Nouvelle-Zélande, le troisième.

C'était le bon temps. La dette publique canadienne atteignait 53 milliards, soit 35 p. cent du PIB, et elle était presque entièrement payable en dollars canadiens. En Nouvelle-Zélande, la dette publique de 4 milliards représentait 41 p. cent du PIB, et elle était payable à 80 p. cent en dollars néo-zélandais. Voyons



Infographie La Presse

comment la situation a évolué depuis dans les deux pays.

Nouvelle-Zélande

Pendant les dix années qui vont suivre, le gouvernement ne fait aucun effort pour freiner l'augmentation de ses dépenses, qu'il ne parvient plus à financer malgré d'importantes hausses de taxes. La dette publique passe à 10 milliards en 1980, puis à 28 milliards en 1985 (les montants sont exprimés en dollars néo-zélandais); elle représente à ce moment 71 p. cent du PIB, son plus haut niveau historique.

Le pays est devenu de plus en plus dépendant des capitaux internationaux. En 1985, les créanciers néo-zélandais ne financent plus que 57 p. cent de la dette publique. En intérêts seulement, le gouvernement néo-zélandais paie un milliard à ses prêteurs étrangers. Ce montant représente 2,6 p. cent du PIB.

Coincé de toutes parts, le gouvernement introduit ses réformes. Malgré cela, l'effet des taux d'intérêt composés continue de

faire grimper la dette, qui dépasse les 30 milliards en 1989. Depuis, en réduisant les déficits (le pays prévoit atteindre l'équilibre budgétaire dans deux ans), on a empêché la dette de poursuivre sa folle explosion. Après dix ans de compressions et de sacrifices, la dette publique joue aujourd'hui dans les 48 milliards, et représente 64 p. cent du PIB.

Canada

Comme en Nouvelle-Zélande, c'est entre 1975 et 1985 que le gouvernement canadien perd le contrôle de ses finances publiques.

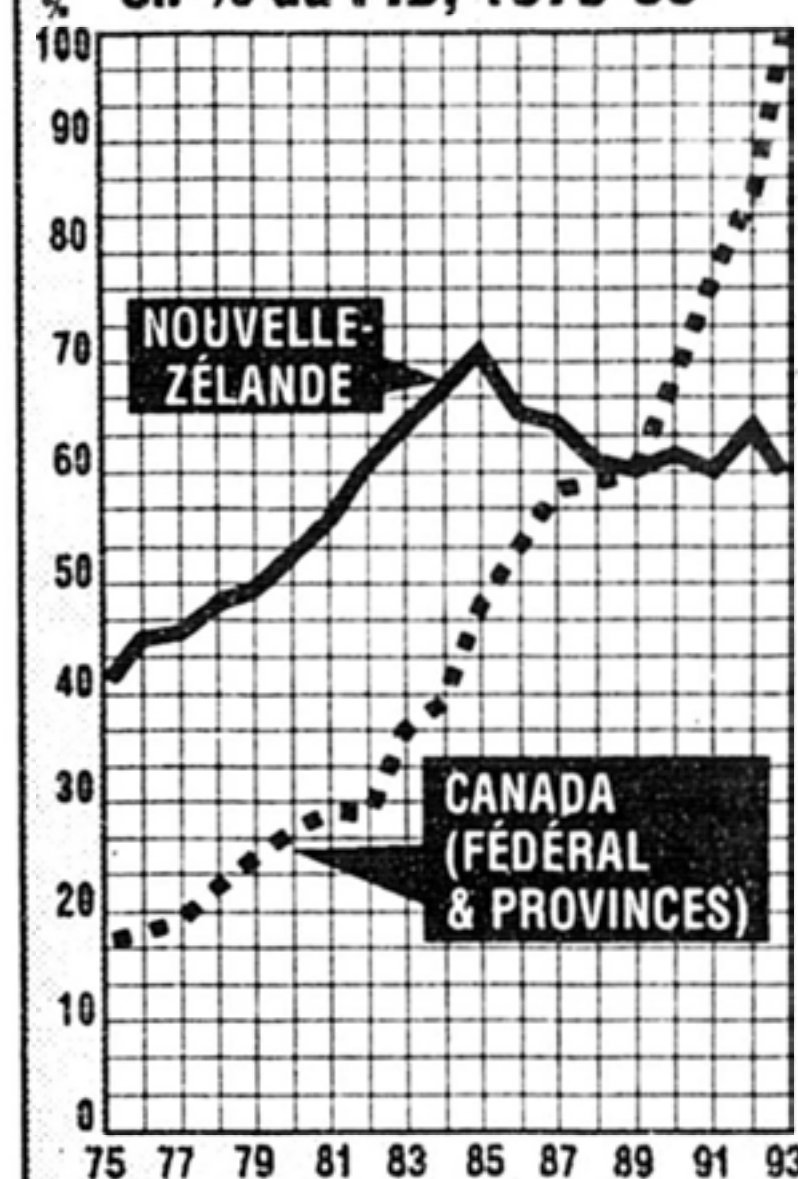
Pendant cette période, la dette publique nette passe de 53 à 270 milliards (tous les montants sont exprimés en dollars canadiens).

Exprimés en pourcentage du PIB, les chiffres sont effrayants: de 35 p. cent en 1975, la dette représente 56 p. cent du PIB dix ans plus tard. Toutes proportions gardées, c'est moins grave que la Nouvelle-Zélande à l'époque. Mais, alors que le gouvernement néo-zélandais agit énergiquement pour limiter la catastrophe, le Canada persiste dans son incurie.

Certes, le gouvernement conservateur élu en 1984 s'attaque au déficit, qui baisse effectivement quelque peu, mais mollement: les déficits continueront d'ajouter 30 milliards par année à la dette. En tenant compte des intérêts composés qui viennent gonfler le tout, le Canada voit sa dette publique crever le seuil des 400 milliards en 1989, des 500 milliards en 1992.

La Nouvelle-Zélande n'a pas de gouvernements provinciaux qui viennent ajouter leurs dettes à celle du gouvernement central. Le Canada, oui. Et ses provinces ajoutent 200 milliards de dettes à celles d'Ottawa, pour un total de 700 milliards, que les déficits viendront gonfler d'un autre 50 à

La dette publique en % du PIB, 1975-93



Infographie La Presse

60 milliards, cette année seulement.

En tout, nous dépassons maintenant la barre du 100 p. cent du PIB. L'épargne canadienne ne suffit plus à financer le monstre, nous devons nous tourner vers les créanciers internationaux. La dette extérieure du Canada représente aujourd'hui près de 45 p. cent de son PIB. Aucun pays industrialisé n'est dans une telle situation.

Toutes proportions gardées, le Canada, en 1994, est dans une situation pire que celle de la Nouvelle-Zélande, au moment où celle-ci a décidé d'entamer de douloureuses et difficiles réformes qui lui permettent enfin de voir la lumière au bout du tunnel.

DEMAIN: Peut-on appliquer la recette néo-zélandaise au Canada?

Automobile

Encore du nouveau



DENIS DUQUET

collaboration spéciale

Comme le secteur automobile est essentiellement porté vers le futur, les rétrospectives des mois passés ne sont pas tellement de mise, même si cela semble incontournable en certains milieux. Et c'est d'autant plus difficile que l'année 1994 débute en coup de vent en ce qui concerne les nouveaux modèles. Les compagnies automobiles ne semblent pas être affectées outre mesure par la récession quand vient le temps d'exhiber des nouveautés. Le dévoilement de prototypes leur permet d'attirer l'attention du public sur la marque et sa technologie. Quant aux nouveaux modèles, ils sont généralement considérés comme le meilleur moyen d'augmenter les ventes.

Dans la catégorie des nouveautés, General Motors et Ford mènent le bal puisque GM dévoile quatre nouveaux modèles en ce début de 94 — Chevrolet Lumina et Monte-Carlo, Buick Riviera et Oldsmobile Aurora — tandis que Ford réplique avec deux modèles, Aspire et Winstar. Et il ne faut pas oublier Chrysler, qui risque de voler la vedette avec sa nouvelle Neon.

Ajoutez à cela quelques voitures expérimentales devant être dévoilées dans le cadre du prochain Salon international de l'auto de Montréal, et vous avez un début d'année passablement enlevé. Voici donc un bref aperçu de quelques

nouveautés qui viennent s'ajouter à ce qui a déjà été publié.

GM démarre en grand

Après avoir dévoilé depuis quelques mois les modèles Oldsmobile Aurora et Buick Riviera, General Motors revient à la charge avec deux nouvelles Chevrolet: la Lumina et la Monte-Carlo. Dans le cas de la première, on espère avoir trouvé la bonne recette sur le plan esthétique, tandis que dans le second cas, on retourne à un modèle qui a déjà connu ses heures de gloire.

La Lumina a toujours été une voiture équilibrée quant aux performances et au comportement routier, mais sa silhouette était plutôt...bizarre. Cette fois-ci, les stylistes de Chevrolet ont adopté les normes en cours en matière de style et la nouvelle venue, si elle ne bouleverse rien, est au moins dans la bonne moyenne. Cette intermédiaire sera montée à Oshawa, en Ontario, tout comme la Monte-Carlo. Cette dernière s'inspire très étroitement de la berline sur le plan visuel, puisqu'il s'agit de la version coupé de la Lumina, même si elle se fait appeler Monte-Carlo. Cette décision n'est pas une surprise, car le coupé Lumina a été un four monumental au chapitre des ventes. Au moins le nom de Monte-Carlo rappelle des jours meilleurs pour Chevrolet.

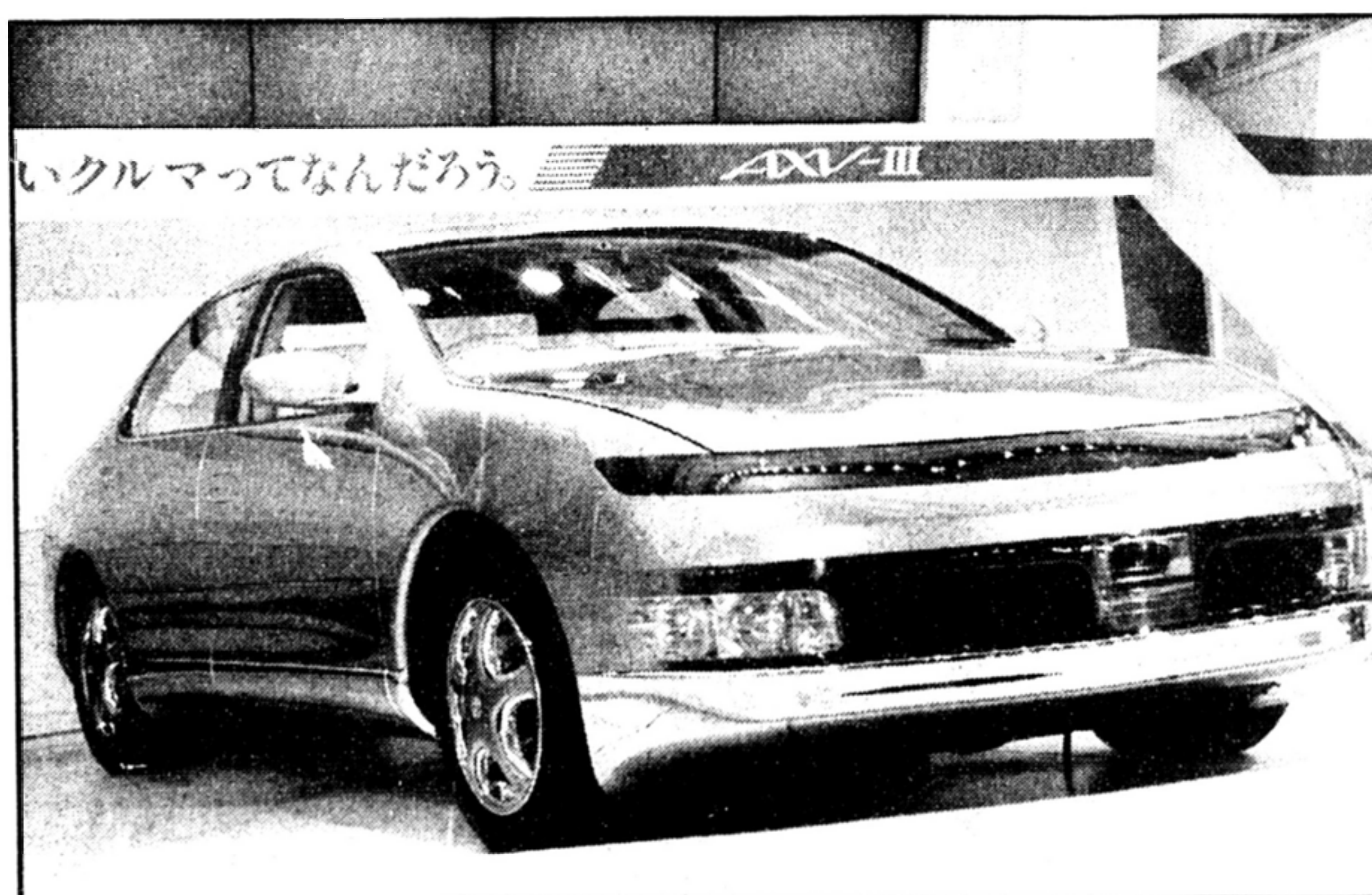
Ces deux nouvelles venues sont des tractions et offrent les mêmes groupes propulseurs. Le moteur standard sera le V6 3,1 litres de 160 chevaux, tandis que les versions plus poussées bénéficieront des 500 chevaux

SUITE À LA PAGE C 2



Les nouvelles Chevrolet Lumina et Monte-Carlo ne proposent pas de silhouettes révolutionnaires mais ces deux nouvelles venues ont tout au moins une allure un peu plus conforme à notre époque. GM mise sur leur équilibre d'ensemble et un prix compétitif pour connaître du succès.

La Toyota AXV-III est un prototype assez conventionnel, dont plusieurs éléments pourraient être utilisés d'ici peu dans des voitures de production.



La Presse

Vous présente la ligne INFO-AFFAIRES^{MC} Bell

8 7 5 BELL

Pour réussir dans le monde des affaires, il est essentiel de se tenir au fait des nouvelles tendances et des nouveaux développements. C'est pourquoi Bell, en collaboration avec La Presse, a instauré la ligne Info-Affaires Bell, le nouveau service télématique destiné spécialement aux gens d'affaires qui désirent tout savoir sur les activités et les

événements d'importance dans leur domaine.

Facile à utiliser, la ligne Info-Affaires Bell présente des rubriques hebdomadaires qui vous permettent d'entrer au coeur du monde des affaires.

Rester à l'écoute des activités et des rencontres d'affaires, c'est une question de réussite!.

- 1 À surveiller cette semaine
- 2 Produits et services de Bell
- 3 Causeries et conférences d'affaires
- 4 Perfectionnement en gestion
- 5 Finance et comptabilité
- 6 Marketing, vente et service à la clientèle

- 7 Production, qualité, environnement et technologie
- 8 Ressources humaines et formation
- 9 Informatique

Bell

Toyota a été la firme japonaise la plus affectée par la crise du yen

Automobile

SUITE DE LA PAGE C 1

supplémentaires du V6 3,4 litres à double arbre à cames en tête.

Seule la boîte automatique à quatre rapports est offerte. Et, finalement, alors que la Lumina était affublée d'un des pires tableaux de bord de l'histoire de l'automobile, la nouvelle génération bénéficie d'une planche de bord nettement plus homogène et certainement plus esthétique.

Une voiture concept

Une des compagnies japonaises qui ont été le plus touchées sur le marché canadien par la crise du yen a été Toyota.

En effet, mois après mois, les ventes de Toyota au Canada ont connu des baisses dignes de mention.

Ce recul est jugé temporaire par Toyota, qui continue de nous dévoiler ses modèles en vertu du programme initial.

Au cours des derniers mois, la Camry coupé, la Celica et la Supra sont venues s'ajouter à la gamme.

Et voilà qu'une version légèrement retouchée de la Lexus SC400 va faire ses débuts nord-américains au Salon de l'auto de Montréal.

Voiture modifiée

Chez Lexus, on aime parler d'une voiture sérieusement modifiée, mais il est plus juste de mentionner qu'il s'agit de la même SC400, mais dotée d'une multitude de raffinements.

Parmi les améliorations apportées, on note une suspension plus rigide, des renforts dans les portières, un moteur revu et modifié pour se conformer aux nouvelles exigences en matière de pollution, une direction dont l'assistance a été calibrée et une foule d'autres détails sur le plan de la structure et de l'équipement.

Et cette pluie de petites retouches se devait naturellement d'être accompagnée de quelques révisions sur le plan esthétique.

La grille de calandre a été revisée et les phares antibrouillard y sont dorénavant incorporés.

De nouvelles roues en alliage à sept rayons et un feu arrière redessiné permettront aux gens de différencier cette «nouvelle» version.

Par le passé, Toyota a toujours rehaussé son stand aux différents salons de l'auto en y exposant des prototypes.

Fidèle à cette tradition, le numéro un japonais exhibera au SIAM le prototype AXV-III.

À première vue, cette voiture ressemble à ce que sera probablement la nouvelle Camry ou encore la Lexus LS400, tant ses formes sont conventionnelles.

Vague rétro

Il semble que cette berline ait été dessinée avant que la vague rétro ne s'abatte sur le monde stylistique japonais.

Il faut d'ailleurs souligner que ce prototype a été initialement dévoilé en 1991.

Quoi qu'il en soit, même s'il n'est pas de la plus récente génération, ce prototype est quand même intéressant à plus d'un point de vue.

Il est animé, entre autres, par un moteur V6 2,5 litres doté d'un système de combustion appauvrie, d'un système continu de calage variable des soupapes, d'un système d'échappement variable et d'injecteurs spéciaux.

Ce moteur tout en aluminium comporte également plusieurs pièces en magnésium et en titane.

Le AXV-III possède également plusieurs systèmes destinés à améliorer la sécurité.

Parmi les plus intéressants, il faut souligner le mécanisme servant à conserver automatiquement la même distance par rapport à la voiture qui précède, le détecteur de changement de voie et l'automatisation des manœuvres de stationnement dans un garage.

L'habitacle

Et l'habitacle n'a pas été négligé pour autant: on y trouve des sièges anatomiques dotés d'un support en magnésium, un climatiseur réglé par ordinateur et en mesure d'apporter une climatisation sélective à différents secteurs de l'habitacle.

Un système de navigation électronique à commande vocale est également incorporé au tableau de bord.

Enfin, la transmission est à commande par fil, tandis que la voiture est dotée de panneaux de carrosserie en aluminium pour une plus grande réduction de poids.

D'ailleurs, cette voiture possède une très grande quantité d'éléments en alliage léger.

Comme Toyota ne fabrique jamais de prototypes pour amuser la galerie, il y a de fortes chances que plusieurs éléments techniques et stylistiques incorporés sur la AXV-III se retrouvent sous une forme ou une autre dans les futurs modèles de Toyota.

Le présent et le futur

Les constructeurs japonais n'aiment pas entendre dire qu'ils se copient les uns les autres.

Mais, en certaines circonstances, les décisions qu'ils prennent nous incitent à souligner ces similitudes. Prenez Nissan et Toyota par exemple.

Tous deux dévoilent une voiture écologique avec caisse en aluminium à Montréal dans le cadre du Salon de l'auto.

Et ils en profitent également pour dévoiler un coupé.

Vous direz que les deux prototypes ont une allure différente, mais ils sont dans la même catégorie.

Quant au coupé, la 240SX se veut toute nouvelle mais il s'agit tout simplement d'une version plus poussée du modèle précédent.

Les changements sont cependant plus marqués que sur la SC400 de Lexus, mais la coïncidence est tout de même digne de mention.

Revenons à nos voitures. Pour Nissan, la berline AQ-X est un aperçu de la technologie de demain.

Aérodynamisme

Cette voiture peut donc facilement être recyclée, son coefficient aérodynamique est très bas et elle possède différents systèmes de capteurs lui permettant d'éviter automatiquement les obstacles pouvant joncher la route.

Comme la Toyota AXV-III, cette Nissan possède également un contrôleur automatique de distance par rapport à la voiture qui précède.

Bref, ce prototype nous confirme que la plupart des manufacturiers japonais suivent des voies identiques en ce qui concerne la technologie de demain.

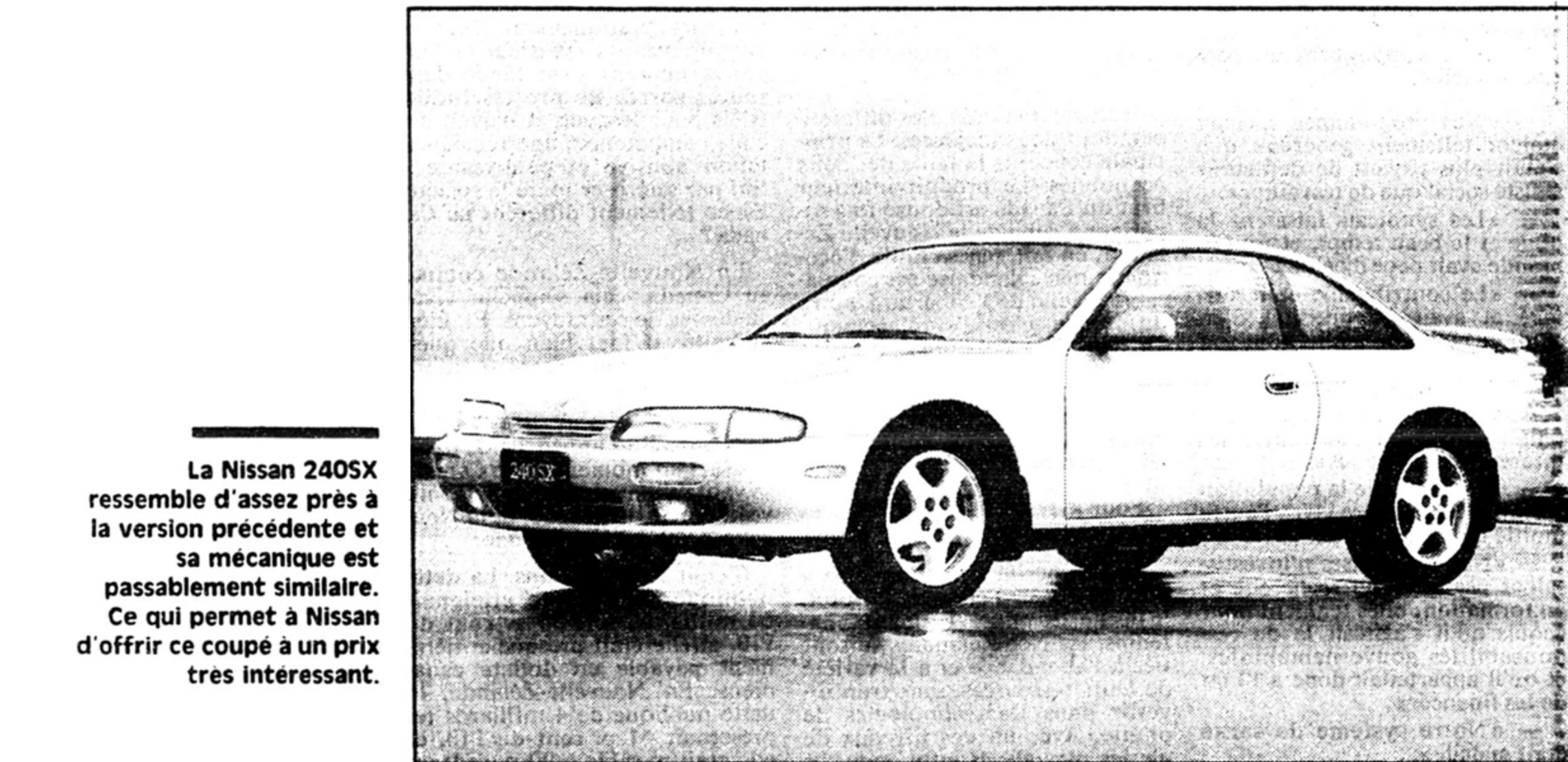
Toutefois, la Nissan AQ-X comprend une suspension arrière multi-bras toute nouvelle devant être incorporée à des voitures de série qui seront lancées le printemps prochain.

Au printemps

Il ne faudra toutefois pas atten-



La Nissan AQ-X se veut ultramoderne malgré son air rétro. Cette voiture est également équipée d'une suspension multi-bras qui sera installée prochainement sur des voitures de production.



La Nissan 240SX ressemble d'assez près à la version précédente et sa mécanique est passablement similaire. Ce qui permet à Nissan d'offrir ce coupé à un prix très intéressant.



GM dévoile quatre autres modèles dont la Chevrolet Lumina.

dre au printemps pour examiner de plus près la 240SX 1995.

Cette nouvelle venue fait ses débuts au Salon de Montréal et sera offerte au printemps.

Ceux qui attendaient la venue d'une 240SX 1995 entièrement transformée seront déçus, puisque ce coupé se contente de nous offrir une mécanique plus ou moins similaire et une silhouette révisée tout au plus.

Un loustic lors de la conférence de presse a d'ailleurs souligné que le stylistique de cette voiture était Eberhard-Faber, le fabricant de gomme à effacer, signifiant ainsi qu'on s'est contenté d'arrondir les coins et d'accentuer la similitude de la 240SX avec la Lexus SC400.

Il est facile de jeter la pierre. À notre avis, Nissan a agi sagement en raffinant une voiture qui était d'un niveau très intéressant et a

refusé une refonte complète qui aurait augmenté le prix considérablement.

Ce coupé est la voie de la sagesse et son prix en fera une des voitures les plus économiques de la catégorie, tout en proposant un niveau d'équipement très relevé.

Comme on peut le constater, la récession qui touche le Japon a incité les manufacturiers à plus de prudence.

Si on ajoute à cette brochette de nouveaux modèles l'arrivée imminente de la Mazda Millenia, l'ajout de la SC300 à la gamme Lexus, le dévoilement des nouvelles Chevrolet Blazer S-10 et GMC Jimmy, sans oublier les nouvelles Ford Mystique et Mercury Conquest, il n'est pas exagéré d'avancer que 1994 pourrait être l'une des années les plus excitantes depuis longtemps quant au nouveautés.

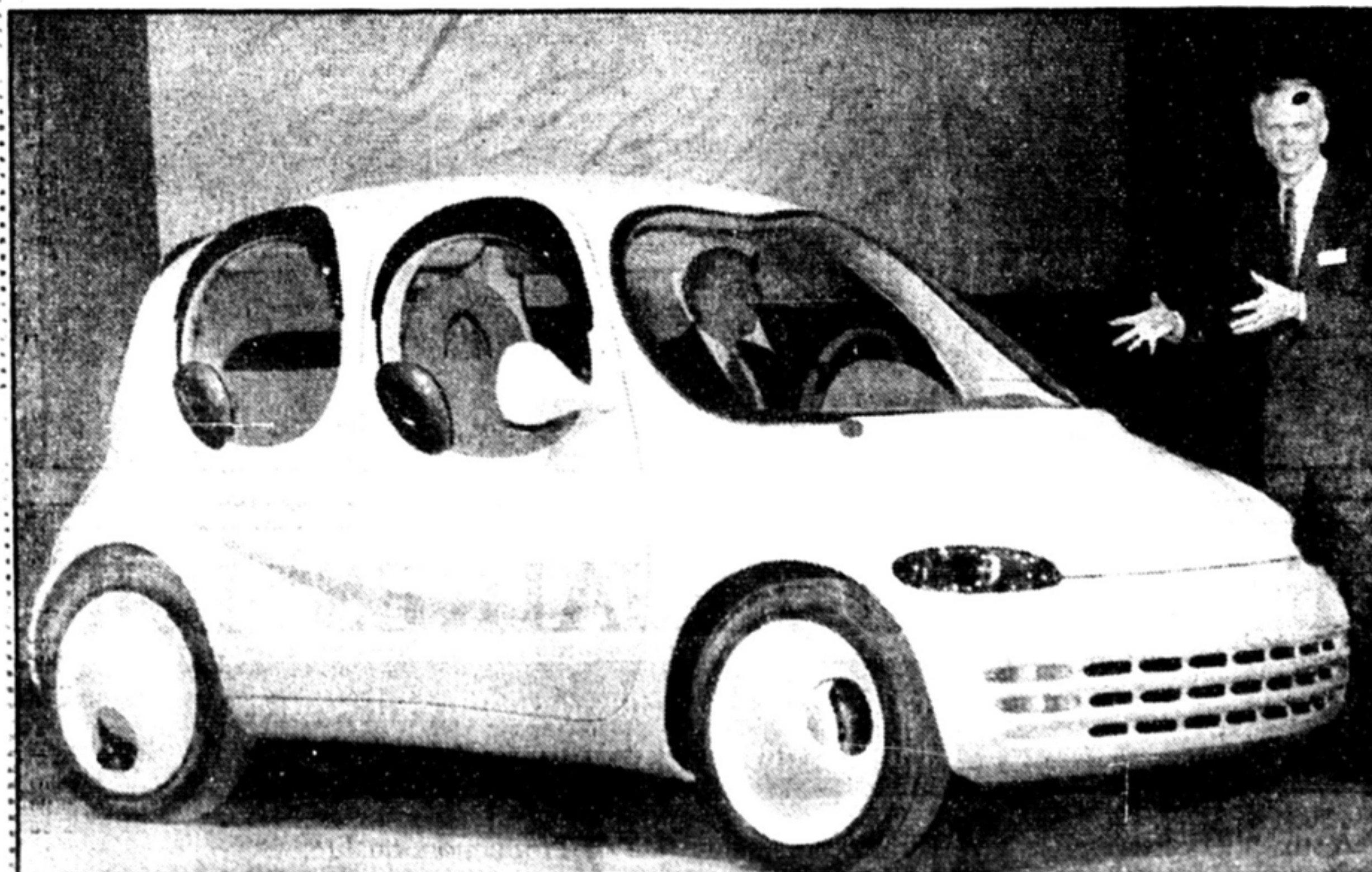


PHOTO AP

Le taxi familial

Neil Walling, de Chrysler, parle de l'Expresso, une voiture concept que Chrysler appelle le taxi familial de 1990, au cours d'une conférence de presse donnée à Auburn Hills, au Michigan. L'Expresso a 1,225 m de haut et est 37,5 cm plus courte que la Neon.

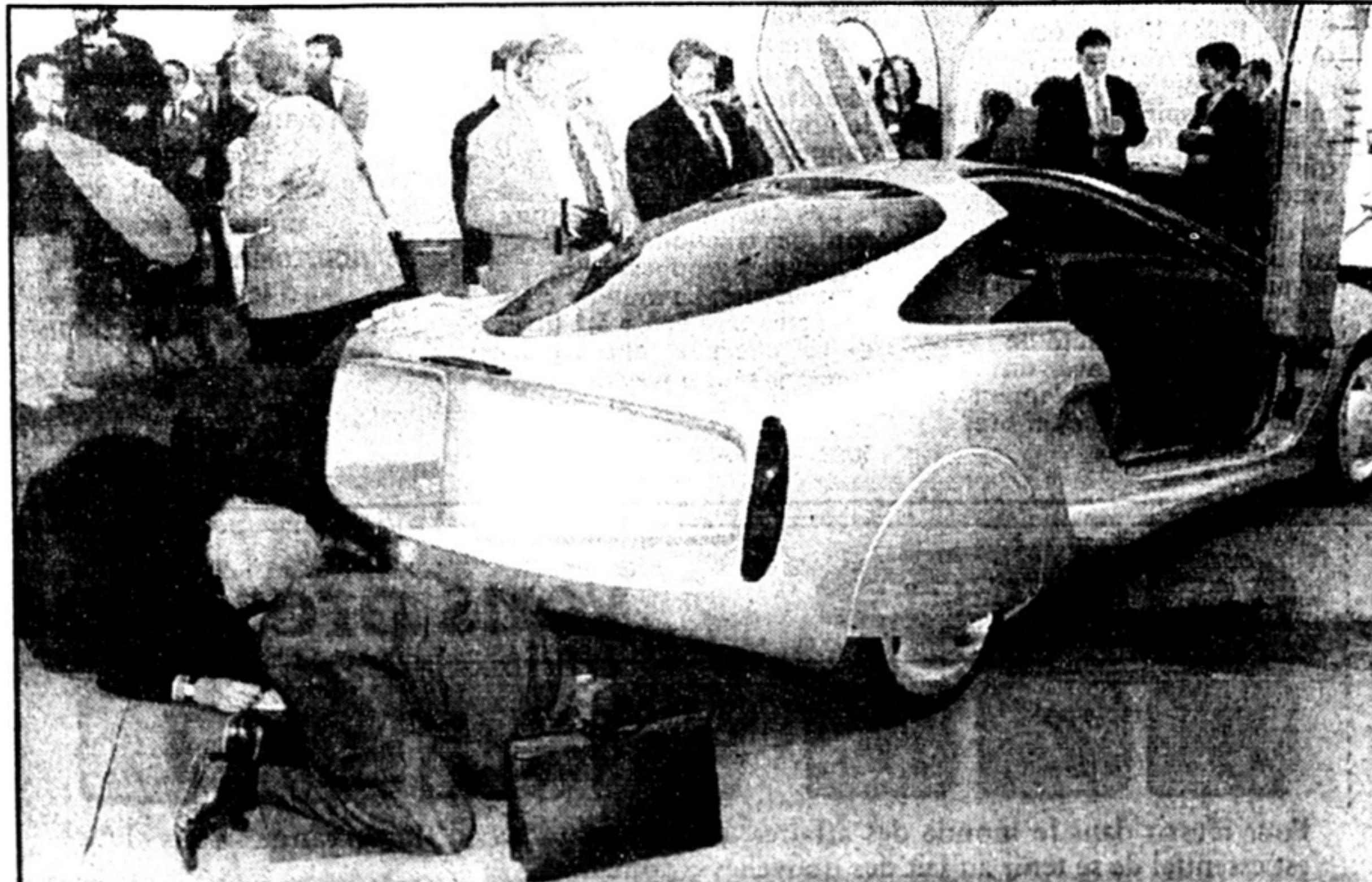


PHOTO REUTERS

Prototype à l'examen

Des journalistes inspectent le prototype de l'Avia de Chrysler pour voir comment les ingénieurs de Chrysler ont réussi à donner à cette voiture un coefficient d'accélération de .20.



Le président de la nouvelle caisse pop, Raymond Wong.

La Caisse populaire du Quartier chinois sera ouverte le dimanche et parlera cinq langues

L'institution pourrait servir de pont avec la Chine

GILLES PAQUIN

■ Une Caisse populaire Desjardins différentes de toutes les autres, offrant des services en cinq langues et même le dimanche, a ouvert ses portes hier dans le Quartier chinois de Montréal.

Cette dernière-née de la Fédération des Caisses populaires de Montréal et de l'Ouest du Québec, la 325^e de la famille, vise particulièrement les 90 000 personnes d'origine chinoise et vietnamienne de la région métropolitaine.

Les 17 membres du conseil d'administration de la nouvelle institution sont tous issus de cette communauté et représentent plusieurs organismes culturels, économiques et sociaux du milieu, a souligné hier le président Raymond Wong.

Rue Clark, au cœur du Quartier chinois, la caisse est

promise à un brillant avenir en raison de son enracinement dans le milieu et des services exceptionnels qu'elle met à la disposition de ses sociétaires, dit M. Wong.

Selon lui, elle devient notamment la première institution financière au Québec à ouvrir ses portes six jours par semaine, dont le dimanche. Cela s'impose puisque des milliers de personnes fréquentent les commerces du quartier pendant la fin de semaine, note M. Wong.

Personnel polyglotte

La Caisse pop a aussi un grand avantage sur les succursales bancaires du quartier parce que son personnel est polyglotte, ajoute M. Wong. Ainsi, on y parle aussi bien le mandarin, le cantonais et le vietnamien que le français ou l'anglais, dit-il.

Ce projet en gestation depuis deux ans a d'ailleurs reçu l'appui

de la Fédération des Caisses de Montréal, qui espère ainsi percer un nouveau marché où existe un fort sens de l'épargne.

Elle devra cependant y faire oeuvre d'éducation coopérative puisque le Mouvement Desjardins y est tout à fait inconnu.

C'est d'ailleurs déjà commencé dans le nouveau local de la rue Clark où des affiches et des dépliantes en chinois, en français et en anglais expliquent la structure et les objectifs du mouvement Desjardins.

Information de base

Nous donnons aussi de l'information de base sur l'importance du Mouvement, soit le nombre de caisses et de sociétaires, les actifs, les services et organismes de Desjardins, précise Mario Vachon, le spécialiste de la Fédération qui a été prêt à la Caisse du Quartier chinois pour quelques mois.

«Nous souhaitons que cette caisse de quartier soit bien enracinée, mais il n'est cependant pas question d'en faire une caisse ethnique. La philosophie de Desjardins, c'est de favoriser l'intégration des communautés culturelles à l'ensemble du Mouvement», soutient M. Vachon.

L'opération vise à rassurer les gens de la communauté chinoise et vietnamienne qui ne connaissent rien des Caisses pop; elle semble bien amorcée puisque le premier groupe de sociétaires a déjà déposé plus de quatre millions de dollars à la nouvelle caisse avant même l'ouverture officielle d'hier.

Une fois bien implantée, la Caisse du Quartier chinois pourra peut-être servir de pont entre le reste du Mouvement Desjardins et la Chine, de conclure M. Wong: c'est une région inexploitée pour lui, mais une terre fertile pour bon nombre des sociétaires.

TOUT PRIX



Michel Viens

DES BALADES QUI COÛTENT CHER

Votre facture d'ambulance vous met sans connaissance? Consollez-vous. On ne vous a facturé qu'une partie des services dont vous avez bénéficié. A TOUT PRIX a visité une entreprise de transport ambulancier afin de décortiquer les coûts véritables d'une sortie. Enormes... et payés en grande partie par les contribuables.

LA MULTIPLICATION DES CHAÎNES

Bientôt, de nouvelles chaînes spécialisées s'ajouteront à celles déjà disponibles sur le câble; elles sont convoitées par plusieurs groupes qui tentent d'obtenir du CRTC la permission de les exploiter. Pourquoi un tel empressement? Pour le savoir, nous sommes allés voir comment fonctionnent les chaînes déjà existantes, et comment elles se tirent d'affaire.

LES DÉPANNÉURS EN PANNE

Les dépanneurs sont en crise: le marché noir a fait fondre leurs ventes de cigarettes, les grandes surfaces se sont mises à vendre de la bière et elles sont ouvertes presque aussi longtemps qu'eux. Comment en est-on arrivé là? Michel est allé passer une journée chez un propriétaire de dépanneur qui nous en parle.

POUR EN FINIR AVEC L'ATTENTE

Personne n'aime poireauter quinze minutes dans une file d'attente. Les banques le savent: depuis quelque temps, elles tentent d'éliminer les trop longues queues et, en même temps, de dégager le personnel qui peut ainsi offrir des services personnalisés... et plus rentables.

Comme on dit: le temps, c'est de l'argent.

COMMUNIQUER... PAR CRIS ET PAR SIGNES

Etrange spectacle que celui du parquet de la bourse. À voir tous ces gens gesticuler, à les entendre hurler comme des damnés, à les observer constamment les baguettes en l'air, on a peine à croire qu'ils ont toute leur tête. C'est le cas pourtant. Leurs simagrées ont un sens et ce sens est d'une logique à toute épreuve...

A TOUT PRIX a percé pour vous le secret de ce langage si particulier. Qui sait? Ça pourrait servir un jour...

CE SOIR À 21 H

La Presse

SRC Télévision

Clinton annonce une réunion du G7 en mars pour relancer l'emploi

Agence France-Presse
BRUXELLES

■ Le président américain Bill Clinton a appelé ses partenaires du G7 à tenir une réunion ministérielle en mars exclusivement consacrée à l'emploi et à la lutte contre le chômage, hier lors de son discours devant des jeunes Européens à l'hôtel de ville de Bruxelles.

Après avoir souligné que la crise économique frappe les deux côtés de l'Atlantique, le président a appelé ses partenaires «à mettre l'accord GATT (obtenu en décembre) rapidement en oeuvre».

Il a ainsi annoncé la tenue en

mars prochain d'une réunion ministérielle du groupe du G7 (Etats-Unis, Japon, Canada, Allemagne, France, Grande-Bretagne et Italie). Le président n'a toutefois pas précisé l'endroit où cette ministérielle devrait être organisée.

En juillet dernier, Bill Clinton avait déjà lancé cette idée de réunion des ministres du G7 à Camp David pour traiter exclusivement du chômage, mais la proposition n'avait pas été concrétisée.

«Nous avons beaucoup à apprendre de l'Europe», a souligné le président américain dans son discours ajoutant que les Etats-Unis pourraient également «don-

ner quelques leçons en matière de flexibilité des structures du travail et de capacités à créer des emplois».

«Il nous faut tout simplement trouver ensemble les moyens de créer plus d'emplois et de mieux récompenser les personnes qui travaillent durement», a-t-il précisé.

«C'est là la base de toutes les autres actions que nous voulons promouvoir pour maintenir notre engagement mutuel et avec le reste du monde», a déclaré le président américain dont la plus grande partie du discours visait à rassurer les Européens sur le maintien de l'engagement américain pour la sécurité sur le vieux continent.

L'affaire Whitewater: l'opposition craint la relance, affirme Al Gore

Agence France-Presse
WASHINGTON

■ L'opposition républicaine est en train de lancer une «attaque politique» contre le président Bill Clinton avec l'affaire des investissements du couple Clinton dans une société immobilière de l'Arkansas, la Whitewater, a estimé hier le vice-président américain Al Gore.

«C'est une attaque politique qui s'explique en grande partie par la crainte de l'opposition de voir que l'économie commence à aller bien. Ils sont dans une année électorale. Ils ne peuvent pas critiquer le président Clinton sur sa politique (...), c'est pourquoi ils

l'attaquent sur un plan personnel», a déclaré M. Gore au cours d'une interview à la chaîne CBS.

Le couple Clinton était copropriétaire de la société Whitewater avec Susan et James McDougal, ce dernier dirigeant une caisse d'épargne, la Madison Guaranty Savings and Loan, tombée en faillite en 1989.

Une enquête a été ouverte pour déterminer si de l'argent n'a pas été illégalement détourné de la Madison Guaranty au profit de la société Whitewater et n'a pas servi à une campagne électorale de M. Clinton en 1984.

«Le président et la première dame n'ont rien fait de mal. Ils ont fourni tous les documents à un procureur du ministère de la

Justice qui est un républicain», a poursuivi M. Gore, qualifiant l'attitude de l'opposition dans cette affaire de «panique politique».

Sous la pression des républicains, qui réclament la nomination d'un procureur spécial, M. Clinton a demandé à son avocat de remettre à la Justice tous les documents sur les investissements qu'il a effectués avec son épouse Hillary dans la Whitewater.

Samedi, James McDougal a affirmé que les Clinton n'ont «en aucune façon tiré profit» de leurs investissements et qu'aucune somme d'argent de la société Whitewater n'a été utilisée à des fins électorales.

Accord sur l'extradition aux É.-U. d'un ancien responsable de la BCCI

Agence France-Presse
WASHINGTON

■ Un ancien responsable de la Banque de crédit et de commerce internationale (BCCI) sera extradé vers les États-Unis par les autorités d'Abou Dhabi, aux termes d'un accord conclu entre les deux gouvernements, a annoncé hier le

département américain de la Justice.

L'accord porte sur l'extradition, au cours des quatre prochains mois, de Swaleh Naqvi, l'adjoint du fondateur de la BCCI, a précisé Gerald Stern, responsable de la division des fraudes bancaires au ministère de la Justice.

«Il va être ramené ici (...) dans

un délai de 120 jours. Il va être traduit en justice et nous espérons le condamner», a indiqué M. Stern.

L'accord, conclu après une série de rencontres secrètes à Genève, prévoit en outre l'abandon par la famille princière de l'émirat d'Abou Dhabi d'une réclamation portant sur une somme de 400 millions de dollars qu'elle avait investie dans une banque de Washington, la First American Bankshares, contrôlée alors par la BCCI.

La contrepartie

En contrepartie, la Justice américaine a accepté de clore une procédure judiciaire ouverte contre le dirigeant de l'émirat, Cheikh Zayed Bin Sultan Al-Nahyan, et d'abandonner une plainte au civil à son encontre portant sur 1,5 milliard de dollars, a-t-on indiqué de même source.

La BCCI — dont les opérations s'étendaient sur 70 pays et dont les sièges sociaux et opérationnels étaient à Londres, Luxembourg et aux îles Caïman — a été mise en liquidation judiciaire en juillet 1991, laissant un passif de 10 milliards de dollars et 250 000 créanciers. Elle a été accusée d'être impliquée dans des affaires de trafic d'armes, de blanchiment d'argent de la drogue et de financement de réseaux terroristes.

Le MBA pour gens d'affaires de Concordia

Du ballet à la restructuration:

«Il y a certains points communs entre la carrière de ballerine et les affaires: dans les deux cas, vous devez posséder de grandes réserves d'énergie et faire preuve de beaucoup de discipline. Vous devez aussi être passionné par ce que vous faites.

Même si mon choix pour le marketing spécialisé en développement de marchés et de produits était déjà fait lors de mon inscription au MBA pour gens d'affaires, j'ai approfondi mes connaissances générales en gestion d'entreprise à l'intérieur de ce programme intensif de deux ans. Je fais maintenant partie d'une petite équipe chargée de restructurer les entreprises et de les rendre plus compétitives. Le programme MBA pour gens d'affaires de Concordia constitue sans contredit l'outil-clé pour faire face à ce nouveau défi.»

Isabelle Sicotte, Promotion 1993, Consultante en marketing, Laliberté, Lanctôt, Coopers & Lybrand



Venez nous rencontrer lors de notre prochaine soirée d'information qui se tiendra le mardi 11 janvier, à 17h30 au 1550 blvd. de Maisonneuve ouest, salle 407. Veuillez téléphoner au (514) 848-2993 pour confirmer votre présence et obtenir notre brochure.

UNIVERSITÉ
Concordia

The Concordia
Executive MBA
L'excellence en gestion des affaires

Votre
don
va
loin

DÉVELOPPEMENT
ET MARK

Suite des Avis légaux,
Appels d'offres,
Soumissions et Encans
en page C 7

AVIS LÉGAUX APPELS D'OFFRES SOUMISSIONS — ENCANS

COMMISSION
DES SERVICES
ÉLECTRIQUES DE LA VILLE DE MONTRÉAL

APPEL D'OFFRES
CONTRAT NO 661

Modifications et additions au réseau municipal de conduits souterrains dans l'emprise de la rue Jarry, de la rue d'Iberville au boulevard Pie-IX.

Sont admis à soumissionner les entrepreneurs généraux ayant leur principale place d'affaires au Québec et détenant les licences appropriées en vertu de la Loi sur la qualification professionnelle des entrepreneurs de construction.

De plus, seules sont acceptées les soumissions des entrepreneurs qui se sont procurés les documents d'appel d'offres disponibles à compter du 10 janvier 1994, au bureau de la Commission des services électriques situé au 75, rue de Port-Royal, Est, bureau 610, à Montréal, contre un chèque visé, non remboursable, de cinquante dollars (\$50) et qui sont en possession d'une copie du devis descriptif général approuvé par le Conseil d'administration le 23 décembre 1993, disponible au même bureau au prix de 125 \$ et aux mêmes conditions.

Une séance d'information aura lieu le 17 janvier 1994 à 9 h 30 au bureau de la Commission, situé à l'adresse mentionnée précédemment.

La soumission doit être déposée à nos bureaux avant 10 h le 24^e jour de janvier 1994. La séance d'ouverture publique se tiendra immédiatement après.

Chaque soumission doit être accompagnée d'un cautionnement de soumission pour un montant de quatre-vingt mille dollars (95 000 \$).

L'entrepreneur soumissionnaire a la responsabilité de s'assurer du choix des sous-traitants, tant pour leur solvabilité que pour le contenu de leur soumission, et doit s'assurer qu'ils détiennent les licences et permis requis.

La Commission ne s'engage à accepter ni la plus basse ni aucune des soumissions reçues et n'assume aucune obligation de quelque nature que ce soit envers le ou les soumissionnaires.

Secrétariat administratif
Commission des services électriques
de la Ville de Montréal

L2040282

CAA vous conseille

La voiture-accordéon, plus sécuritaire qu'on pourrait le croire



■ Aujourd'hui, lorsqu'on voit une voiture après un accident, on ne peut s'empêcher d'établir un parallèle avec un accordéon. Et une fois l'étape de la comparaison terminée, on s'interroge sur le sort des occupants. Dans bien des cas, on ne peut qu'imaginer le pire mais les voitures actuelles sont plus sécuritaires que les apparences peuvent nous le laisser croire.

La popularité de la construction monocoque s'explique par l'omniprésence de la traction avant sur le marché. La construction conventionnelle «avec châssis» fut délaissée au profit d'une structure assurant à elle seule la rigidité du véhicule. Ceci, en plus des innovations que rend possible la traction avant, permet aux constructeurs américains d'affronter efficacement les besoins de l'heure: consommation moindre, habitacle et aménagement intérieur spacieux, sécurité, etc. On comprend donc ici pourquoi au début des années 80 environ 2 p. cent des véhicules américains étaient des tractions avant alors qu'aujourd'hui la proportion dépasse les 90 p. cent.

Construction monocoque: un double rôle

Paradoxalement, une carrosserie monocoque possède deux rôles qui semblent aux antipodes l'un par rapport à l'autre. Nous avons brièvement signalé

le premier un peu plus haut: rigidité et solidité. Et comment! La structure monocoque doit géographiquement recevoir et surtout réunir solidement les diverses composantes du véhicule: direction, suspension, moteur, etc. Son autre rôle est d'absorber l'énergie en cas d'impact.

C'est en effet cette même structure qui aura aussi pour rôle de protéger les occupants en absorbant la force d'un impact. Ceci se fait donc en sacrifiant en quelque sorte certaines parties de la carrosserie et c'est d'ailleurs à ce moment-là que la voiture ressemble à un accordéon. Bien comprendre ce curieux équilibre entre solidité et capacité d'absorption, c'est comprendre en quoi ce type de construction est devenu si répandu depuis la dernière décennie.

Toutes sortes de techniques sont utilisées pour atteindre l'équilibre souhaité: utilisation de matériaux spéciaux au niveau des pare-chocs, des panneaux renforcés à certains endroits stratégiques ou un matériau plus souple destiné à plier, etc. Bref, tout est conçu afin que lors d'un impact, l'énergie soit absorbée d'une section à l'autre pour finir par neutraliser l'impact.

Transfert de forces

Dans cet univers très inter-relié qu'est la carrosserie monocoque, même le petit accrochage qui semble mineur mérite désormais toute votre attention. Supposons, par exemple, un tradition-

nel cabossage d'une aile avant de votre voiture. En une fraction de seconde, vous ressentirez les effets d'une poussée d'adrénaline monter en vous tandis que votre voiture, elle, subira ce qui suit. Tout d'abord la partie visible de l'aileron: l'aile se déforme, absorbant ainsi une partie de l'impact. La réaction est une chaîne. Si l'aile n'a pas tout absorbé, le surplus d'énergie se verra transféré au panneau intérieur adjacent à l'aile, lequel bougera pour absorber le choc. Mais ce faisant, s'il s'agit d'une suspension de type MacPherson, très populaire dans le cas des tractions avant, le point d'attache supérieur de la jambe de force sera déplacé, ce qui affectera l'alignement des roues.

Voilà alors le choc absorbé. Personne n'est blessé, sauf votre voiture qui souffre en fait plus que la simple aile enfoncée ne le laisse paraître. Et l'exemple est mineur. Imaginez un instant ce qui se passe comme transfert de forces lorsque l'impact secoue des régions comme le moteur ou la direction.

Il est important de retenir ici qu'un impact dans une région donnée d'une voiture peut avoir des conséquences en un tout autre endroit. Il est un peu révolu le temps où le garagiste n'avait qu'à s'attarder à un bob de carrosserie bien précis. C'est dans son ensemble qu'il faut traiter une carrosserie de type monocoque.

Les spécialistes de la carrosserie

L'étape-clé pour celui qui effectuera

une réparation sur ce type de véhicule est sans doute la première: bien évaluer les dommages. Il n'hésitera d'ailleurs pas à se documenter sur les spécifications techniques du véhicule. Son examen suivra un peu la séquence possible de ces transferts de force. Pour ce faire, il devra bien souvent enlever tapis ou moquette, inspecter minutieusement le plancher et le dessous du véhicule. Pour bien vérifier l'étendue des dommages, il lui faudra idéalement effectuer certaines mesures pour comparer les dimensions avec celles fournies avec le fabricant pour un véhicule en parfaite condition.

On commence alors par redonner au véhicule ses dimensions d'origine... ou le plus près possible! Ceci se fait habituellement dans le sens inverse de celui où s'est produit l'accident. Et tout cela n'est pas une mince tâche! Trop «étirer» la voiture risque d'en affaiblir la structure de sorte que le simple fait de la monter sur un cric pour réparer une crevaissure pourrait par exemple provoquer un «désalignement» permanent. Imaginez alors le comportement routier d'une telle voiture sur une chaussée en pierre étau.

Un tel travail ne devrait par conséquent être confié qu'à des spécialistes. Car, autre point important, lorsque la réparation exige le remplacement de tôles qui nécessitent de la soudure, ces dernières sont généralement parties de la structure. Et pour ne pas l'affaiblir, un outillage approprié devra être utilisé

selon des méthodes reconnues par le fabricant.

Chaque collision est particulière

Rassurez-vous, même ainsi flexibles, nos voitures demeurent sécuritaires et des études sont constamment menées à ce chapitre; qu'on pense par exemple aux «crash tests» américains ou tests de résistance à l'impact. Évidemment, chaque collision est particulière et souvent, ce sont les lois de la physique qui l'emportent. Châssis ou monocoque, le résultat peut parfois être négatif lorsque par exemple un véhicule est frappé de plein fouet par un camion lourd.

Malgré tout, les occupants d'une voiture moderne sont bien protégés puisque l'énergie qu'absorbe la voiture en se déformant ne leur est pas transmise. C'est donc la voiture qui doit encaisser le choc pour que les passagers en encaissent le moins possible.

Même si les voitures s'avèrent plus sécuritaires, les occupants d'un véhicule peuvent se protéger efficacement en portant adéquatement la ceinture de sécurité. De plus lors de l'achat d'une nouvelle voiture, pourquoi ne pas opter pour une qui possède un coussin gonflable? En effet, le duo ceinture de sécurité et coussin gonflable constitue la meilleure protection «active» que vous pouvez vous procurer pour ces voitures qui se déforment sécuritairement.

AUTO - rétro

Une Ford décapotable de cinquante-trois ans, mécaniquement neuve

JACQUES GAGNON

■ Guy Dufresne a consacré trois ans à la restauration de sa décapotable Ford 1941. «Lorsque je l'ai achetée d'un notaire, elle était assez délabrée, merci. Elle était en pièces détachées. Il voulait la restaurer mais je pense que le projet était un peu gros», explique-t-il.

Monsieur Dufresne n'est pas du tout d'accord lorsqu'on lui mentionne qu'il avait ainsi l'avantage de ne pas avoir à la démonter: «Avec une voiture dans cet état, on ne sait jamais s'il manque des pièces.»

Alors, pourquoi ce choix? La réponse est simple: «Je voulais une Ford 40 à cause de la performance. Lorsque celle-ci a passé, je l'ai attrapée. Et puis, les décapotables de ce modèle sont plutôt rares.»

Monsieur Dufresne savait parfaitement dans quoi il s'embarquait, à cause de son père, Bernard, professeur en mécanique à Montréal. «J'ai été initié très jeune car cela fait une bonne trentaine d'années que mon père s'intéresse aux voitures anciennes. Il en a eu plusieurs et le ca-



Une superbe Ford 1941 que Guy Dufresne prend plaisir à conduire.

biolet Ford 31 qu'il possède présentement est plus intéressant que ma 41», explique-t-il.

Notre collectionneur, qui habite Drummondville, est lui-même machiniste de formation. Agé de 36 ans, il est à l'emploi de Union Butterfield, une entreprise spécialisée dans l'équipement d'atelier d'usinage. Sa formation lui a donc permis de s'attaquer

lui-même à la partie mécanique de la restauration.

Il a confié la carrosserie à Robert Lachapelle, un professeur en déboulage de Montréal. Il ne tarit pas d'éloges à son sujet: «Il a refait les sols et la structure. Il maîtrise la technique au plomb. C'est un véritable artiste.» Pas de doute car la carrosserie est une réussite, avec son agréable couleur bleue.

Quant au toit, c'est l'oeuvre de Raymond Meloche, un autre Montréalais. «C'est le meilleur dans son domaine. Ce n'est pas seulement l'apparence. Son toit est parfaitement étanche. Pas une goutte d'eau ne passe», commente-t-il.

Il faut dire que Guy Dufresne a eu l'occasion de le tester à quelques reprises. Il possède la

voiture depuis six ans et il lui fait parcourir 4000 milles (6400 km) par saison depuis qu'elle est en mesure de rouler. Il a confiance dans sa mécanique et les grandes distances ne l'effraient pas. La preuve: il s'est rendu à Rimouski et même jusqu'à Boston. Et jamais de pannes.

De tels trajets laissent évidemment des traces, ce qui le désavantage dans les concours d'élégance. Il n'a cependant pas l'intention de changer ses habitudes, tellement il éprouve de plaisir à prendre ce volant des années 40.

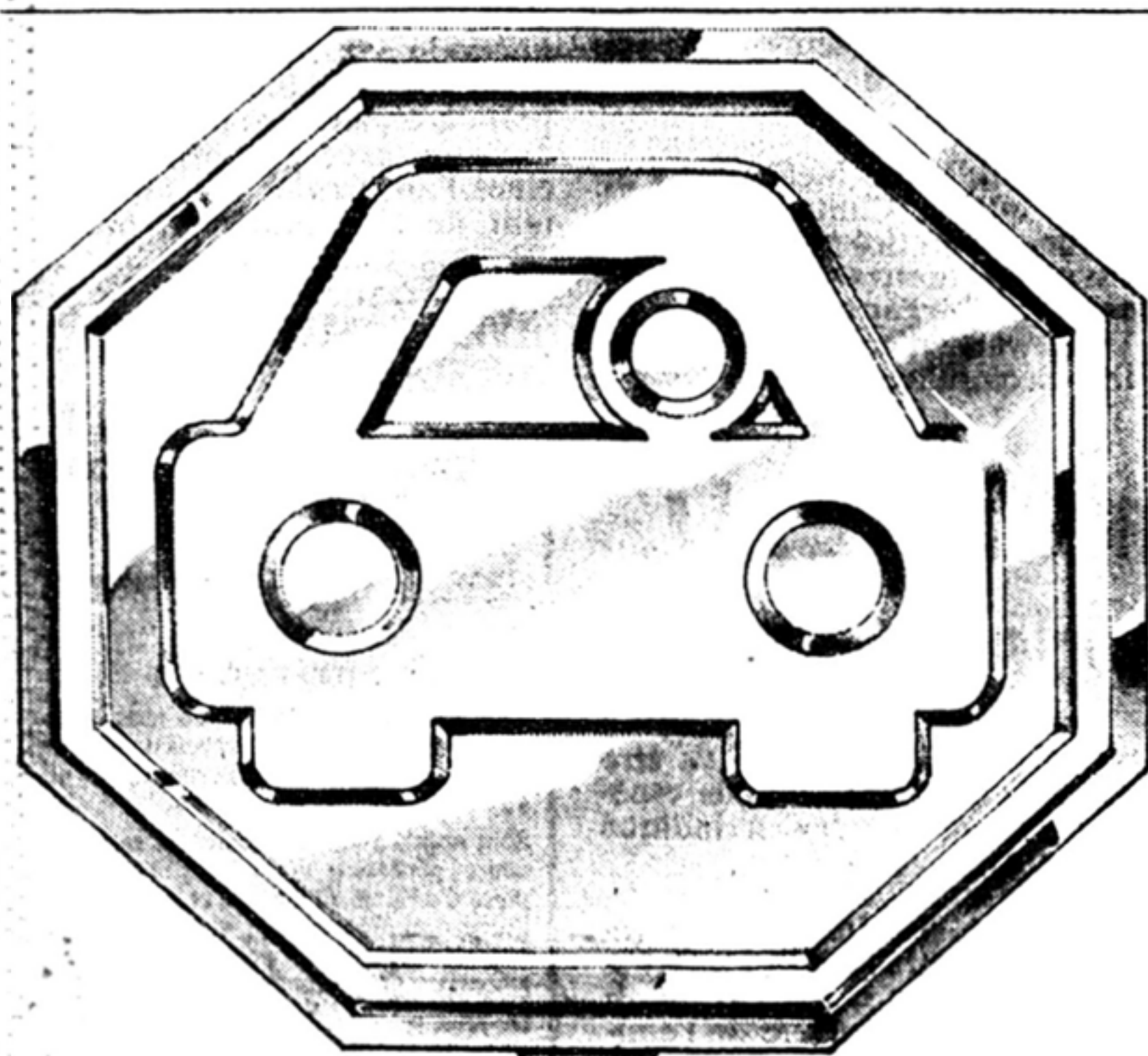
La fiabilité de sa voiture peut s'expliquer en grande partie par le fait qu'il est relativement facile de se procurer des pièces neuves pour les vieilles Ford et celle de monsieur Dufresne en contient beaucoup. «C'est une voiture mécaniquement neuve», explique-t-il.

Cette Ford Club Super De Luxe est propulsée par un moteur monobloc V-8 à 90 degrés, d'un volume de 221 pouces cubes (3683 cc), d'un taux de compression de 6,15 et d'une puissance de 85 chevaux à 3800 tours. Le couple est de 156 pi/lb

à 2200 tours. Ce moteur est alimenté par un carburateur à deux chambres au mélange équilibré. La transmission à trois rapports avec changement au volant est reliée à un embrayage monodisque semi-centrifuge. Le pont arrière de style trompette avec engrenage en spirale a un rapport de 3,74/1. La suspension est transversale comme sur les Corvettes d'une certaine époque. L'emplacement est de 114 pouces (285 cm), pour une longueur hors tout de 194,3 pouces (485 cm). Le poids est de 3187 livres (1448 kg). La vitesse maximale: 85 milles à l'heure (136 km/h).

Une telle voiture se vendait 950 dollars américains en 1941. Cette année-là, Ford a fabriqué 30 240 décapotables sur une production totale de 600 814 véhicules.

Comment se comporte cette décapotable qui peut accueillir cinq personnes? «C'est l'équivalent d'un bon pick-up. Le roulement est très doux à cause du poids. Quant au moteur, on ne l'entend pas tourner et l'accélération peut se comparer à un quatre cylindres d'aujourd'hui», de répondre monsieur Dufresne.



AUTOBAINES!

Auto, camion à vendre? Avec les Autobaines de La Presse, vous êtes en voiture!

AUBAINES!

Placez une annonce de 2 lignes pendant 7 jours consécutifs pour seulement

13,89\$

(6,95 \$ par ligne supplémentaire. Taxes en sus)

Les annonces classées
285-7111

Interurbains sans frais
1 800 361-5013

Vu les conditions particulières de cette offre, aucun changement ne peut être apporté au texte original en cours de publication. On peut, en tout temps et dès la première parution, se prévaloir du privilège d'annulation. Mais une telle annulation n'altère en rien la facturation qui s'établira obligatoirement sur 7 jours de publication.

La Presse

Conduire dans des conditions difficiles

■ Bien des accidents de la route sont provoqués par des conducteurs qui ne savent pas quelle est la bonne attitude à adopter face à certaines conditions routières. De plus, les gens contractent de mauvaises habitudes au fil des années et ces mauvaises habitudes peuvent avoir des répercussions fâcheuses.

Malheureusement, pour le commun des mortels, il est difficile de trouver les informations adéquates. C'est pour pallier à cette situation que la CAA-Québec a publié une brochure intitulée «Adhère à la sécurité: collez à la route!». Cet ouvrage permet aux automobilistes de prendre connaissance des techniques de conduite sur chaussée glissante.

Cette brochure ne comprend que 14 pages mais elle traite de façon claire et détaillée de la bonne façon de conduire lorsque les conditions météorologiques se détériorent. C'est ainsi qu'on y explique comment freiner de façon plus efficace en utilisant les freins ABS. Trop d'automobilis-

tes se contentent d'appuyer sur la pédale de frein et s'en remettent exclusivement au système ABS. Cette brochure vous permet d'adopter la bonne méthode lorsque la route est glacée et ainsi optimiser l'efficacité des freins ABS.

Ainsi, comme on recommande de freiner au seuil avec des freins ordinaires, les pulsions du système ABS vous servent d'indicateur de freinage au seuil. Il suffit alors de relâcher la pédale de freins jusqu'à ce que les pulsations diminuent. Vous freinez toujours au seuil à l'aide des ABS. Et il ne s'agit que d'un des nombreux conseils compris dans cette brochure très utile.

Réalisée en collaboration avec La Capitale, compagnie d'assurance générale, cette brochure est offerte aux membres du CAA-Québec qui en font la demande. On peut également s'en procurer dans les succursales de La Capitale et auprès des écoles membres du Réseau des écoles de conduite recommandées du CAA-Québec.

VOICI UNE OFFRE SANS ATTRAPE

GOLF GL 94

189\$ / 48 mois

JETTA GL 94

247\$ / 48 mois



VOUS N'AVEZ PAS À ACHETER L'AUTO AU TERME.

GOLF JETTA



Automobiles E. Lauzon

1384, boul. Curé-Labelle, Blainville 430-1460

Sortie 25 de l'autoroute des Laurentides, direction gauche sur le boul. Curé-Labelle. * Location de 48 mois, 20 000 km par année inclus, excédent à 10¢/km. Transport et préparation 700\$. 1er versement exigé et dépôt de sécurité équivalant à un versement mensuel. Taxes en sus. Sujet à l'approbation de crédit. L2039902

PUBLIREPORTAGE
TRANSMISSION... D'INFORMATIONS
LE SALON INTERNATIONAL DE L'AUTO DE MONTRÉAL
... À DÉCOUVRIR!

Le Salon International de l'Auto de Montréal est reconnu comme étant la plus importante et la plus impressionnante vitrine de l'industrie de l'automobile au Canada. Toutefois plusieurs n'y voient là qu'une exposition concentrée uniquement sur l'automobile comme bien de consommation. L'édition 94 fera mentir cette croyance en faisant découvrir l'aspect plus humain de l'industrie de l'automobile.

L'an dernier tout près de 245 000 personnes ont visité le Salon au Stade olympique. La Corporation des Concessionnaires d'Automobiles de Montréal (CCAM) n'a ménagé aucun effort pour en faire un événement encore plus intéressant. Des étudiants de l'Institut Canadien de l'Automobile et de l'École des Métiers de l'Automobile prodigueront des conseils aux automobilistes au «Carrefour des Experts: Votre Concessionnaire et Vous». On y traitera entre autres, du manuel du propriétaire, de l'entretien recommandé, etc.

«L'arrêt au Puits Yokohama» permettra aux visiteurs de se mesurer entre eux sur qui sera le plus rapide à changer une roue sur une monoplace de formule Atlantique. Tout comme dans une vraie compétition, quoi!

Lieu: Stade olympique
Dates: Du 13 au 23 janvier 1994
Heures: 10 h à 23 h excepté dimanche 23, 20 h

Prix: Adultes 8,50 \$
Étudiants et âge d'or 6,50 \$
Goups (20 personnes et plus) 6,50 \$
Enfants 6 à 12 ans 1 \$
(accompagnés d'un adulte) 1 \$
Enfants de moins de 6 ans Gratuit

Passez donc au Salon... c'est à découvrir! Et bonne route!



LA CORPORATION DES
CONCESSIONNAIRES
D'AUTOMOBILES
DE MONTRÉAL
INC.

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

Les représentantes de la gent féminine occupent une place de plus en plus importante dans le monde de l'automobile. La dernière à s'illustrer est **Manon Gratton** de Performances Laurentides. Cette dernière joue un rôle très important dans la bonne marche de cet établissement. En plus de se distinguer par sa compétence, son esprit d'équipe et sa bonne humeur contribuent à la faire apprécier des clients et de ses compagnons de travail. Et elle se veut tout aussi dynamique que la nouvelle Chrysler.

La compagnie Land Rover Canada annonçait que ses ventes avaient doublé en 1993. Il est certain que l'excellent travail réalisé par **Joël Segal** et son équipe de Moteurs Decarie ont joué un rôle de premier plan dans ces succès. Joël est reconnu pour être le concessionnaire par excellence au Canada quant aux voitures britanniques. D'autre part, le Centre Land Rover, propriété de **Denis Michel**, a récemment ouvert ses portes à Québec sur le boulevard La Canadière. Avec l'arrivée imminente de la Discovery, ces concessionnaires ont de bonnes chances d'être encore plus actifs au cours des prochains mois.

Gilles Richard de Grand Prix

Mercury n'a pas lésiné sur la publicité au cours de la période des fêtes. Encore une fois, ces promotions ont touché la cible en plein centre et les clients ont afflué dans sa salle de montre. Plusieurs se sont demandé comment Gilles pouvait offrir des prix aussi bas. Il faut croire que c'était la période des fêtes et qu'il avait envie de faire des cadeaux. Mais, ce qui est plus impressionnant, c'est qu'il continue de proposer des prix cadeaux.

Il semble toujours y avoir de l'action chez Niquet Automobiles. **André Leroux** a récemment été nommé directeur des ventes de cet établissement. Avec la popularité sans cesse croissante des Golf et des Jetta, André sera un homme très occupé au cours des mois qui viennent. Et plus, il prend la direction d'une équipe drôlement dynamique qui s'est taillé une enviable réputation au Canada tout entier. Et André a également l'intention de continuer à faire de cet établissement un des champions des ventes des voitures Audi.

Denis Cyr est un des grands spécialistes du service des produits Ford-Lincoln-Mercury. Il a connu une carrière bien remplie dans ce secteur et il entend la poursuivre à travailler dans les départements de service de ce

AUTO EXPRESS

manufacturier. C'est pourquoi il n'est pas surprenant d'apprendre qu'il est maintenant directeur adjoint du service chez Château Mercury. Ironiquement, on nous rapporte que c'est son fils qui est le directeur du département. Selon les informations obtenues, le duo fils et père forment toute une équipe.

Gerry Girouard de Mercedes-Benz Canada est tout sourire par les temps qui courent. Et à juste raison puisque la Mercedes de la Classe C a remporté aussi bien au Canada qu'aux États-Unis le titre de «voiture de l'année». Tout indique que ce manufacturier a repris le sentier de la victoire. Aussi bien en Amérique qu'en Europe, les voitures à l'étoile d'argent sont de plus en plus en demande. Comme le souligne Gerry, la qualité vient toujours à l'emporter à long terme. Une politique

plus dynamique au chapitre des prix a favorisé le retour en force de Mercedes qui nous promet un véhicule utilitaire d'ici une couple d'années.

Plusieurs se souviennent de **Vic Doolan** alors qu'il était président de BMW Canada. Il a par la suite été promu à des postes plus importants chez BMW aux États-Unis. Avec pour résultat qu'il est devenu le président de BMW dans ce pays. Ce coloré président n'a toutefois jamais oublié ses amis au Canada. D'ailleurs lors du dernier Salon de l'auto de Detroit, il en a profité pour saluer ses amis du Québec. Voilà, le message est fait. Le geste est digne de mention car trop de gens dans cette industrie ont la mémoire courte. En passant, Vic se débrouille très bien à titre de président de BMW of America qui a connu des gains de marché intéressants en 1993.

General Motors s'apprête à connaître une excellente année en 1994. L'arrivée de plusieurs nouveaux modèles va certainement propulser le numéro un vers des chiffres de plus en plus intéressants et positifs. Les frères **Pierre et Hubert DesChamps** de DesChamps Pontiac Buick s'en promettent au cours des mois qui viennent. L'arrivée de la Buick Riviera, entre autres, devrait attirer beaucoup de visiteurs dans leur salle de montre. Les modèles actuels ont également tout ce qu'il faut pour convaincre les clients, surtout lorsque ces voitures sont accompagnées des prix et du service DesChamps. Voilà deux facteurs qui font toute la différence et ce depuis des années.

Après avoir volé la vedette au Salon de l'Auto de Detroit, la Dodge Neon fait ses débuts canadiens au Salon International de l'Auto de Montréal. Et le moment est important puisque le président de Chrysler du Canada, **Yves Landry** sera sur place pour procéder au dévoilement officiel en sol canadien de cette souscompacte qui risque de bouleverser toutes les données antérieures dans cette catégorie. Yves a de nombreux projets pour la mise en marché de cette voiture qui est présentement la coqueluche de l'heure.

Il faut féliciter tous les concessionnaires membres de la CCAM qui n'ont pas hésité à consacrer plusieurs heures de leur temps avant la période des fêtes pour aller travailler à la préparation des paniers de provisions qui ont été remis aux gens dans le besoin. Les concessionnaires ne posent pas ces gestes pour épater la galerie, mais vraiment pour venir en aide aux plus démunis. Ils méritent toutes nos félicitations.

Il faut souhaiter bonne chance à toute l'équipe du Salon International de l'Auto de Montréal qui ouvrira ses portes jeudi. La présidente du Salon, **Sylvie Dagenais** ainsi que la vice-présidente exécutive **Roxanne Longpré** et son adjointe **Diane Belair** n'ont pas ménagé les efforts pour faire de ce Salon un événement encore plus important que les 25 autres qui ont précédé. Si la qualité du contenu est garantie, il faut espérer que dame nature verra à collaborer en offrant des conditions climatiques idéales pour un tel événement. Plusieurs croient que le Salon devrait battre tous les records antérieurs d'assistance. Cette année plus que jamais, les manufacturiers nous proposent plus de nouveautés que jamais.



Depuis la fin de 1993, Nissan propose son programme Location 3-Plus. Ce programme permet de louer trois voitures, comme cette Pathfinder, pour des périodes respectives de deux années et à des prix garantis pour six ans.

Nissan Canada Finance innove avec son nouveau plan «Location 3-Plus»

DENIS DUQUET
collaboration spéciale

■ En octobre dernier, Nissan Canada Finance annonçait son nouveau plan «Location 3-Plus». Selon le communiqué émis par Nissan, il s'agirait d'une première tout au moins en ce qui concerne le marché canadien. Ce plan se distingue par le fait qu'il permet à la clientèle de conduire trois véhicules neufs pour une période de six ans tout en payant des mensualités garanties.

Et ce programme ne se limite pas à des sous-compactes mal équipées. En effet, le client participant à ce programme peut choisir, à intervalles de deux ans, n'importe quelle combinaison parmi les Quest XE, Pathfinder XE et Maxima GXE pour 1994. En retour, le coût mensuel uniforme est de 579 \$ plus taxes. Et ce tarif est garanti pendant six ans, ce qui devrait faciliter la planification financière.

Pour plusieurs, cette offre peut sembler trop belle pour être vraie. Après tout, pourquoi Nissan pousserait-il la générosité jusqu'à proposer des versements garantis pour une période de six ans alors que les fluctuations de prix risquent de faire monter le prix des véhicules. C'est justement en voulant profiter de cette conjoncture que Nissan propose ce plan. Tout d'abord, on ne peut choisir qu'entre trois véhicules de catégorie moyenne. Il s'agit de modèles populaires, bien équipés, qui vont conserver leur valeur de vente. Il sera facile pour Nissan de les écouler sur le marché des usagées de qualité car après deux ans, le kilométrage de ces voitures ne sera pas excessif dans son ensemble.

De plus, si l'on multiplie 579 \$ par 60, le nombre de mois que dure cette entente, on arrive au montant de 34 740 \$, soit le prix de vente moyen de ces voitures et l'intérêt de la location pour une période de six ans. En fait, vous payez pour une location de six ans mais vous avez la possibilité de changer de voiture tous les deux ans. Pour plusieurs, cet attrait à lui seul vaut le coup. Il y a quelques années, un représentant d'une grande maison de location de Montréal nous révélait que plus de 60 p. cent des personnes ne se rendaient pas à la limite de leur bail et changeaient de voiture avant terme. Le fait de savoir qu'on ne conduira le véhicule que pour deux années avant de changer est donc un facteur important aux yeux d'une majorité.

Nissan y trouve son avantage en recrutant des clients de qualité, puisque ceux-ci peuvent louer des voitures de catégorie moyenne. On s'assure de leur clientèle pour une période de six ans. Et Nissan se dit persuadé qu'une fois que ces gens auront goûté aux produits et à la qualité de service Nissan, ils seront acquis à la marque pour longtemps. De plus, comme ces voitures se déprécient moins après deux ans qu'après six ans, Nissan y trouve son compte.

Il est également important de souligner qu'il ne s'agit pas d'un bail plafonné. Les consommateurs n'ont pas à se préoccuper de la revente du véhicule à l'échéance. À l'origine, ils signent un contrat de location et une demande de crédit. Et lors de l'échange de véhicule après deux et quatre années, ils fournissent une mise à jour sur l'assurance et les détails concernant leur prochain choix de véhicule. Ce changement permet également aux personnes participantes à ce programme d'ajuster le type de véhicule qu'ils conduisent à leur mode de vie. C'est ainsi qu'une Maxima jugée très appropriée au début de la location peut céder sa place à une Pathfinder ou une Quest en cours de location.

Le programme «Location 3-Plus» est destiné à ceux qui veulent assurer le montant de leur paiements mensuels pour une période de temps assez longue et qui aiment changer de véhicule de façon régulière. Pour cela, vous devrez opter pour une Nissan au cours des six prochaines années.

Cours de mécanique pour les femmes: le «Y» récidive

■ Au cours des dix dernières années, le «Y» des femmes a invité les femmes à s'initier à des domaines non traditionnels. Parmi ces cours, la mécanique automobile a toujours joui d'une grande popularité auprès de la gent féminine. Il n'est donc pas surprenant d'apprendre que ces cours sont à nouveaux offerts en 94.

Ces cours sont populaires en bonne partie en raison du nombre sans cesse croissant de femmes qui sont propriétaires d'une automobile. De plus, ces cours réservés exclusivement aux femmes sont appréciés parce que celles-ci se sentent à l'aise entre elles et ne se gênent pas pour poser toutes les questions voulues. Elles peuvent donc apprendre plus facilement le fonctionnement des principaux éléments de la voiture et leur emplacement. Ces cours leur permettent également de procéder à l'entretien de routine de leur voiture. Elles peuvent ainsi changer l'huile, les bougies, rem-

placer un pneu et effectuer toutes les étapes d'un entretien normal.

Cette année, deux cours sont offerts. Le premier, intitulé «Mécanique automobile — Introduction», est d'une durée de 18 heures et coûte 150 dollars. Ces cours se donneront sur une période de six semaines le jeudi de 19 h à 22 h, du 3 février au 10 mars. Le second cours, «Mécanique automobile — Avancé», est d'une durée de 15 heures et son coût est de 140 dollars. Il s'adresse à celles qui veulent approfondir les connaissances acquises dans le cadre du cours d'initiation.

Pour de plus amples informations, on peut contacter le «Y» pour femmes en téléphonant au 866-9941. Et si la mécanique automobile ne vous emballa pas, le «Y» propose aussi des cours sur l'aménagement intérieur, la peinture, les tuiles, le dépannage-maison et une foule d'autres sujets non traditionnels.

HONDA

Accord 1994 – berline familiale de l'année**

À PARTIR DE

19 195\$*

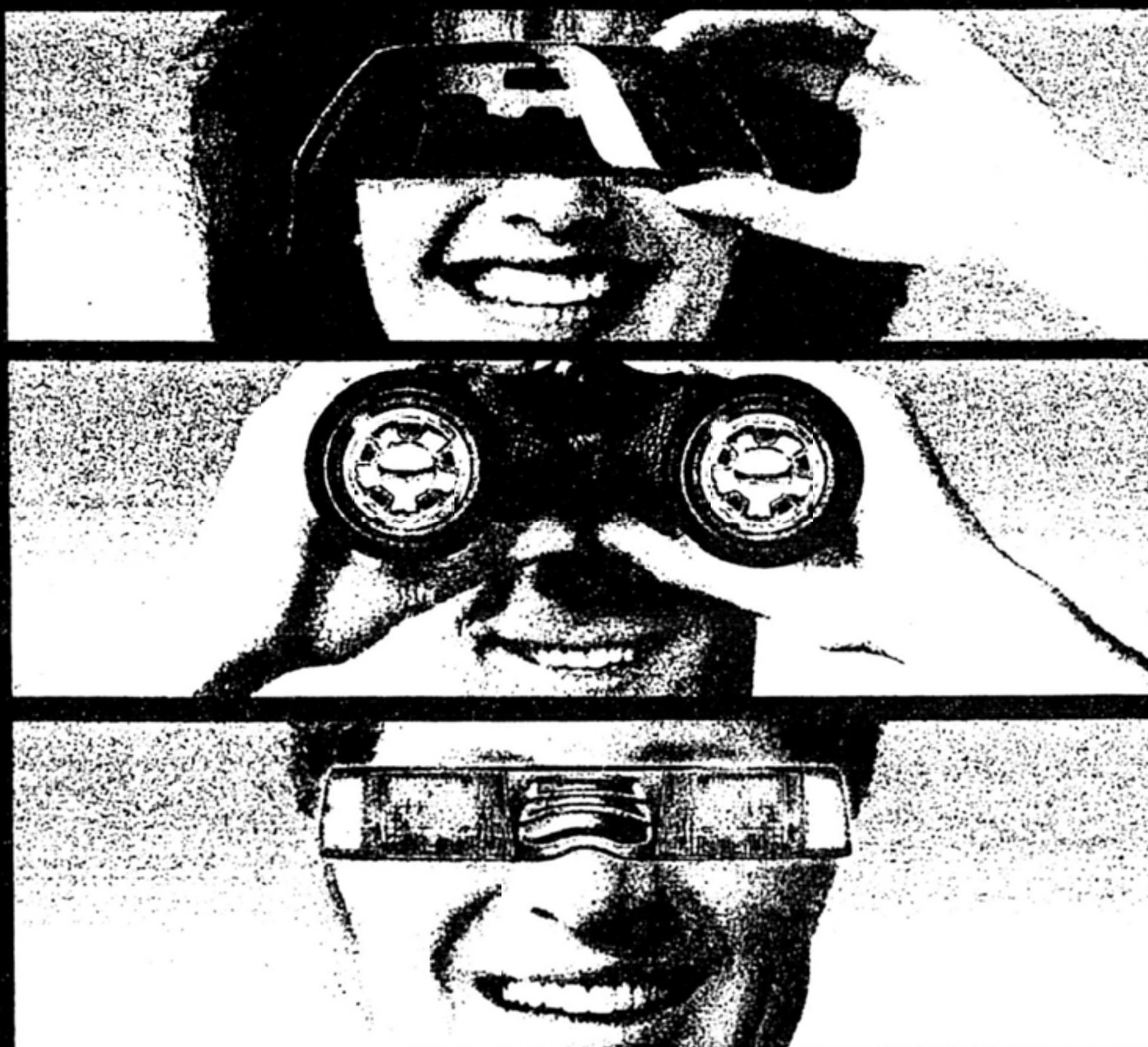
SPECIAL
«SALON DE L'AUTO»
sur tous nos
autres modèles
1993 et 1994***

HONDA
ROSE

* Taxes en sus. ** Choisi par l'Association des journalistes automobiles du Canada. *** En vigueur du 13 au 23 janvier 1994

Mtl., 1110, rue Bleury, Tél: 879-1550 Laval, 266, Boul. Labelle, Tél: 625-1953

LE SALON INTERNATIONAL DE L'AUTO DE MONTRÉAL



... à découvrir L'ARRÊT AU PUITS YOKOHAMA

Participez à une épreuve contre la montre et courez la chance de faire partie de l'équipe Yokohama à leur puits de ravitaillement au Grand Prix Player's.

DU 13 AU 23 JANVIER AU STADE OLYMPIQUE

Heures d'ouverture : de 10h00 à 23h00 à l'exception de dimanche le 23 janvier, 10h00 à 20h00

Les guichets ferment 2 heures avant l'heure de fermeture du Salon.

Billets d'entrée : Adultes 8,50 \$ - Étudiants, âge d'or et groupes de 20 et plus : 6,50 \$

Enfants de 6 à 12 ans accompagnés d'un adulte : 1 \$ (taxes incluses)

Enfants de moins de 6 ans accompagnés d'un adulte : gratuit

**HALTE-GARDERIE
CHEVROLET**
SERVICE GRATUIT POUR
LES ENFANTS DE 2 À 8 ANS

Complétez ce coupon de participation et déposez-le au Salon de l'Auto ou postez-le à La Presse, Concours Salon de l'Auto
La Presse Ltée., C.P. 5015, Succ. Place d'Armes, Montréal H2Y 3M1

NOM:

PRÉNOM:

ÂGE:

ADRESSE:

APP:

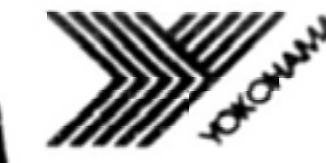
VILLE:

CODE POSTAL:

TÉL:

JE SUIS ABONNÉ(E) À LA PRESSE ☐

Pour se mériter leur prix, les gagnants devront répondre correctement à la question mathématique suivante: 26 x 26 - 650 =



Les tirages auront lieu le 23 janvier à 20h au Salon International de l'Auto au Stade olympique. Les règlements du concours sont disponibles sur demande au Salon de l'Auto.

INDEX DES DÉCÈS

**Suite des Avis légaux, Appels d'offres,
Soumissions et Encans en page C 3**

Le secteur automobile allemand à la croisée des chemins

DENIS DUQUET
collaboration spéciale

Dans le secteur automobile, il ne semble ne plus y avoir rien de solidement établi. Il fut une époque où les compagnies nord-américaines réalisaient des profits records et dominaient outrageusement leur marché. Après une décennie de difficultés, il semble que les Nord-Américains remontent la pente. Il y a quelques mois à peine, les Japonais étaient jugés invincibles et le monde entier les citait en exemple. Mais une succession de mois difficiles ont érodé leurs ressources financières, tandis qu'un yen trop fort a rongé leurs profits sur les marchés étrangers. Tant et si bien que les constructeurs japonais tiennent maintenant le même langage que les américains il y a cinq ans: restructurer, couper les dépenses, rationaliser. La situation a à tel point évolué que les compagnies japonaises doivent licencier du personnel.

Il restait les Allemands. Après tout, jusqu'à 1990, les compagnies allemandes étaient prospères, le groupe Volkswagen était le numéro un européen et on parlait de progression et non de récession. Mais, la aussi, la récession a sévi. Mercedes a été secouée par des ventes décroissantes et des coûts d'exploitation trop élevés qui ont obligé la firme de Stuttgart à licencier plus de 40 000 personnes. La situation n'est guère plus rose chez Volkswagen, où les ouvriers de Wolfsburg doivent se contenter de la semaine de travail de trois jours et de la baisse de salaire qui en découle. Et BMW a connu un certain dé-



La nouvelle Mercedes de la Classe «C» nous prouve qu'on a réagi rapidement et sagement à Stuttgart. Cette berline se veut plus en accord avec le marché et son prix est compétitif. C'est à l'image d'une industrie automobile allemande plus à l'écoute du marché et du public.

clin, même si elle a été moins touchée.

L'industrie automobile allemande se devait de réagir. Au cours des derniers mois, les dirigeants des principales compagnies automobiles germaniques ont tenté de redresser la barque.

Une démission qui en dit long

En Allemagne, les journaux et les politiciens ne sont guère tendres envers Ferdinand Piech, le président du conseil d'administration de Volkswagen. Les ventes de la compagnie ont chuté en Europe et il en coûte très cher à VW pour construire une voiture. Les pertes financières sont sérieuses. Et l'une des plaies béantes dans les flancs de cet empire industriel est la dé-

gringolade qu'a connu VW en Amérique du Nord, où elles étaient jadis prospères. Les présidents de VW of America se sont succédé et les résultats ont continué de se détériorer.

Compte tenu des piètres performances obtenues en Amérique, la direction de Volkswagen a incité le président actuel, John Kerr, à démissionner alors qu'il n'était en place que depuis avril 1993. Mais dans cette situation de crise, il fallait trouver quelqu'un qui soit en mesure de renverser la vapeur. Cet homme, on est allé le chercher chez Volkswagen du Canada, son président depuis 1989, Clive Marrilow.

Cette mesure précipitée nous indique que les Allemands ne sont plus aussi lents à réagir

qu'auparavant. BMW et Mercedes ont annoncé l'ouverture d'usines de montage aux États-Unis, Mercedes a réduit ses prix, tandis que BMW entend produire une sous-compacte. Et il ne faut pas oublier que Mercedes a annoncé qu'il allait produire une mini-voiture d'ici la fin du siècle.

Alors que les trois principales compagnies allemandes ont de nouveaux dirigeants à leur tête et que la situation économique se corse, il faut agir avec rapidité et proposer les produits qui seront en mesure de connaître des succès rapides. Les Allemands ont réagi avec une rapidité qui ne leur était pas coutumière. Reste à voir s'il sauront prendre les bonnes décisions.

Les Américains délaissent les ventes aux parcs automobiles, les Japonais s'y intéressent

DENIS DUQUET
collaboration spéciale

Depuis que les ventes aux parcs automobiles existent, les compagnies nord-américaines ont toujours démontré beaucoup d'intérêt pour ce secteur du marché. La raison est bien simple: les ventes à des compagnies gouvernementales et des entreprises de services permettent de mettre beaucoup de voitures sur la route et d'exposer le public aux produits de ces compagnies. Par exemple, si vous louez une Chevrolet d'une grande compagnie de location et que vous appréciez son comportement routier et son confort, les chances sont bonnes pour que vous soyez intéressés à acheter ce modèle ou un autre produit de cette marque un peu plus tard, lorsque viendra le temps de vous acheter une nouvelle voiture.

Cependant, pour pouvoir obtenir les contrats de vente auprès des flottes, la plupart des compagnies se sont livrées une telle guerre de prix au cours des années qu'elles ne réalisent pratiquement aucun profit. En fait, on enregistre des pertes la plupart du temps. C'est d'ailleurs cet aspect financier négatif qui a incité General Motors à couper de façon draconienne dans ses ventes aux parcs automobiles, ce que les gens appellent dans le métier les «ventes aux flottes», traduction littérale de «fleet sale». Il ne sert à rien dans un marché en difficulté de perdre de l'argent en vendant des voitures à perte, d'autant plus que ces mêmes voitures viennent encombrer quelques mois plus tard le marché des usagées et réduisent par le fait même le nombre

de voitures neuves pouvant être vendues à profit.

Chez General Motors par exemple, on a décidé de vendre moins de voitures, de cesser de vouloir toujours vendre à des volumes colossaux mais sans réaliser de profit. La nouvelle société General Motors a décidé de réduire sa capacité de production, d'éliminer les frais excessifs et de tenter de rendre la compagnie profitable. Ce qui explique pourquoi GM a réduit considérablement ses ventes aux parcs automobiles. Chrysler applique un programme similaire en se contentant de conserver les portions rentables de ce type de vente. En fait, Ford a affiché une plus grande stabilité à ce chapitre, car elle avait sabré précédemment ce type d'opération.

Si les coupures des fabricants nord-américains au chapitre des ventes aux parcs automobiles permettent à ces producteurs de mieux équilibrer leur budget, c'est également l'occasion pour les constructeurs japonais de tenter d'augmenter leur part de marché dans ce secteur. Jusqu'à tout récemment, les Japonais avaient une part très minime de ce marché, mais comme les Trois Grands y effectuent des coupures, c'est une opportunité de tenter d'y augmenter leur part de marché. D'autant plus que les ventes individuelles sont plutôt chanceuses actuellement, en raison d'un yen fort par rapport à un dollar relativement faible. Comme le soulignait un observateur de la scène automobile nord-américaine, mieux vaut vendre à un cinquième des profits que de ne rien vendre.

Des compagnies telles Nissan et Mitsubishi par exemple en ont profité pour augmenter leur part de voitures vendues aux parcs automobiles. Mais il ne s'agit que d'une timide excursion, puisque qu'une compagnie comme General Motors peut encore vendre aux parcs automobiles plus de 100 000 unités par trimestre, alors que les meilleurs japonais à ce chapitre doivent se contenter de 8 à 10 000 unités pour la même période. Mais il y a un début à toute chose...

Année noire pour l'industrie automobile française

Agence France-Presse
PARIS

Le marché automobile français des voitures particulières neuves a chuté de 18,3 p. cent en 1993 avec 1 721 339 immatriculations, perdant ainsi 384 000 véhicules par rapport aux 2 105 700 immatriculations enregistrées en 1992, selon des statistiques publiées récemment par les constructeurs.

1993 aura ainsi été une année noire pour l'industrie automobile française. Il faut remonter à 1975, où 1 482 343 voitures particulières neuves avaient été immatriculées, pour trouver une année aussi mauvaise.

Pour le seul mois de décembre 1993, le marché a chuté de 34,2 p. cent par rapport à décembre 1992. Ce fort recul, cependant, est tempéré par le fait que le dernier mois de 1992 avait été artificiellement gonflé par des avantages fiscaux liés à l'utilisation obligatoire, à partir du 1^{er} janvier 1993, de pots d'échappement à catalyseurs.

Les marques françaises, l'an dernier, ont représenté 60,3 p. cent des immatriculations, contre 59,8 p. cent en 1992.

Les constructeurs français ont plutôt mieux tiré l'an dernier leur épingle du jeu que les marques étrangères, en remportant 60,3 p. cent du marché, contre 59,8 p. cent en 1992. Globalement, les marques françaises ont reculé de 17,7 p. cent, soit un peu moins que le marché.

Renault a été celui des constructeurs qui a le moins souffert, avec un recul de 15,1 p. cent essentiellement liés au succès de sa petite Twingo et au bon maintien de voitures telles que la Clio ou la Renault-19, seules voitures particulières vendues à plus de 100 000 exemplaires l'an dernier.

Citroën, qui avait fort mal commencé l'année, s'est redressé grâce à l'arrivée dans le milieu de gamme supérieure de la Xantia. Cela a permis à la marque de ne reculer «que» de 16 p. cent.

Avec une baisse d'immatriculations de 22,6 p. cent en 1993 par rapport à 1992, Peugeot est le seul des constructeurs français à avoir chuté plus que le marché du fait des difficultés qu'a éprouvées le constructeur à renouveler la 205, et de l'arrivée tardive de la 306, la remplaçante de la 309.

Chez les marques étrangères, Fiat a été celui des constructeurs généralistes qui a le plus souffert, avec un recul de 31,3 p. cent, essentiellement du fait de la forte chute des ventes de petites voitures comme la Panda (-45,6 p. cent).

General Motors (Opel) recule de 20,9 p. cent, Ford de 18,3 p. cent et le groupe VAG (Volkswagen, Audi, Seat, Skoda) de 27 p. cent, essentiellement à cause des mauvaises performances de la Golf (-26,4 p. cent) qui demeure cependant la voiture étrangère la plus vendue.

OFFRE SPÉCIALE POUR UN TEMPS LIMITÉ

Sa performance étonne. Son bas prix aussi.



Les voitures importées sont de plus en plus hors de portée. L'exception? L'Elantra GL! Pendant l'événement: «L'IMPORTÉE À VOTRE PORTÉE» de Hyundai vous pouvez en effet vous offrir la performance d'une Elantra GL 1994 au bas prix de 10 995 \$.



ELANTRA GL 1994

PRIX SPÉCIAL

10 995 \$*

L'ÉVÉNEMENT:
«L'IMPORTÉE
À VOTRE
PORTÉE»

Et cela comprend :

- Moteur de 113 HP, le plus puissant de sa catégorie. DACT, 16 soupapes, injection multi-points contrôlée par ordinateur
- Suspension indépendante aux quatre roues avec barres stabilisatrices avant et arrière
- Siège arrière pliant et modulaire 60/40
- Radio AM/FM stéréo à syntonisation électronique, avec lecteur de cassette
- Assistance routière 24 heures*
- Garantie de 5 ans ou 100 000 km*



HYUNDAI
On évolue à votre avantage

* Offre d'une durée limitée. Du 10 janvier au 31 mars 1994, l'Elantra GL 1994 est offerte à partir de 10 995 \$. Immatriculation, transport, préparation et taxes en sus. Le prix indiqué est le P.D.S.F., moins le rabais promotionnel. ** Renseignements chez les concessionnaires.

QUEST
Autos Eurolux Inc.
2500, boul. Hébert
Valleyfield 377-1985
Automobiles Ulsan Ltée
1625, boul. Hymus
Dorval 683-5702
Ile Perrot Hyundai
500 Don Quichotte
Ile Perrot 425-2966
Formule Hyundai
9565 rue Clement
Ville Lasalle 364-1124

Hyundai de Sigi
1124 rue Bleury
Montréal 879-1531

SUD
Seray Auto Inc.
730, boul. Pénigay
Chambly 875-1959

Longueuil Hyundai
1680, boul. Marie-Victorin
Longueuil 670-2080

Les Automobiles Cloginor Inc.
359, rue Laberge
St-Jean-sur-Richelieu 348-6817

Le Carrefour de la Voiture Importée Inc.
2499, boul. Casavant
St-Hyacinthe 774-6344

Hyundai Granby
1196, rue Principale
Granby 378-4666

Hyundai de Châteauguay
77, St-Jean-Baptiste
Châteauguay 699-8555

Hyundai Varennes
1855 Route 132
Varennes 652-4979

NORD
Desmeules Hyundai
1237, boul.
des Laurentides
Ville de Laval 668-6393

Hyundai Auto St-Jérôme
1180, boul.
des Laurentides
St-Antoine 432-4252

Hyundai Mont-Laurier
1756, boul. Paquette
Mont-Laurier 623-5018

Chomedey Hyundai
2480, boul. Curé Labelle
Chomedey, Laval 682-6000

Hyundai Blainville
1053, Curé Labelle
Blainville 434-5484

Houle et Frères Hyundai
401 boul. des Seigneurs
Terrebonne 471-4647

Hyundai Ste-Agathe
1751 rue Principale
Ste-Agathe 326-8211

Hamel Hyundai
885 boul. Aurthur-Sauvé
St-Eustache 974-0440

EST
Pointe-aux-Trembles
Hyundai Est.
12150, rue Sherbrooke est
Montréal 645-2233

Hyundai de Lanaudière
1165, de Lanaudière
Joliette 759-7669

Coiteux Hyundai
5187, avenue Papineau
Montréal 521-3201

Excellence Hyundai
1250 Marie-Victorin
Tracy 743-1244

Hyundai Repentigny
845 rue Notre Dame
Repentigny 582-3182

Lombardi Hyundai
7200 boul. Langelier
St. Leonard 255-2222

Hyundai s'implante chez nous pour mieux nous servir