

performances

Les TUA  
sont prêts  
à la grève

FORD MOTOR CO. a rendu publics hier ses offres aux Travailleurs unis de l'automobile (TUA) américains, qui incluent une très faible augmentation de salaire de 3 pour cent. D'autre part, les TUA canadiens de General Motors ont donné à 95,5 pour cent un mandat de grève à leurs dirigeants, si cela s'avère nécessaire. Ford est la compagnie qui a été choisie comme cible par les TUA des deux pays dans les négociations de cette année. Les propositions de la compagnie, qui n'ont pas encore été commentées par la partie syndicale, prévoient une convention collective de trois ans et incluent une augmentation supplémentaire de salaire pour les ouvriers spécialisés, un projet d'indexation au coût de la vie et le renouvellement des ententes concernant un congé payé durant les Fêtes. Au Canada, les travailleurs des TUA employés par GM, Ford et Chrysler ont décidé d'aller en grève si une entente satisfaisante n'était pas conclue. Selon les dirigeants des TUA, les 28.000 travailleurs de GM au Canada pourraient entrer légalement en grève dès la mi-septembre.

Bill Harding, négociateur en chef des TUA pour General Motors, a déclaré que le syndicat, qui a remis ses offres à la compagnie il y a quelque temps, s'attendait à une réponse imminente de GM. Les négociations dans l'automobile, pour renouveler les contrats expirant le 15 septembre, posent de graves problèmes à la Commission Pénin, puisque les TUA exigent la parité de salaire entre les travailleurs canadiens et américains en vertu du Pacte de l'automobile.

QUATRE NAVIRES ont été immobilisés dans le port de Montréal, hier, par suite du débrayage temporaire des pilotes de la corporation du Haut-Saint-Laurent s'étendant de Montréal à Cornwall. Sept autres ce-réarriers des Grands Lacs ont dû jeter l'ancre aux écluses Snell, près de Massena, au lieu de continuer leur route vers les ports du Saint-Laurent. Les pilotes qui ont tenu une journée d'étude à Montréal, devaient reprendre leurs fonctions à minuit, la nuit dernière. Leurs discussions ont porté sur la lenteur des négociations pour une nouvelle convention collective qui a expiré le 26 mars dernier.

LE PORT DE MONTRÉAL a accueilli hier un premier navire de route de Halifax en raison de la grève des 600 débardeurs qui sevit dans le port de l'Atlantique depuis plusieurs semaines. Depuis le début du conflit, les navires ont surtout été dirigés vers New York, mais le "Columbus Australia", à 9.116 tonnes, a été acheminé vers Montréal où l'Administration portuaire compte en recevoir d'autres. Par ailleurs, les débardeurs de Halifax ont demandé hier l'intervention du ministre fédéral du Travail pour tenter de trouver une solution au différend qui les oppose à l'Association des employeurs maritimes.

L'EXEMPLE d'Abitibi Paper et de Consolidated Bathurst, qui ont annoncé récemment une augmentation du prix du papier journal de \$20 la tonne, ne sera pas suivi par les autres grands producteurs de papier. C'est du moins l'assurance qu'en ont donnée hier les porte-paroles de Canadian International Paper (CIP), Domtar, Donohue, Kruger Pulp & Paper et MacLaren Power & Paper. Les hausses prévues chez Abitibi et Consolidated entreront respectivement en vigueur en décembre et en novembre prochains. Le représentant de la CIP a déclaré que même si son entreprise fait face aux mêmes facteurs qui ont entraîné la hausse des prix chez ces deux entreprises, il n'est pas question, dans l'immédiat, de prendre semblable mesure. Quant aux autres sociétés, elles étudient attentivement la situation mais n'ont pas de projet précis de majoration de leurs prix. L'augmentation annoncée par les deux sociétés porte le prix du papier journal à \$305 la tonne aux États-Unis et à \$291 au Canada.

UNITED ASBESTOS INC. négocie présentement un emprunt à long terme de \$35 millions sur le marché américain. C'est ce qu'a révélé hier le président de la société, M. Philip Malouf à l'occasion de l'assemblée annuelle des actionnaires. Cette somme, à l'if- précision, servira principalement au refinancement de certains emprunts à court terme, présentement consentis par la Banque Mercantile, de même qu'à la réalisation de quelques "améliorations substantielles" de l'entreprise. M. Malouf a précisé que les négociations en cours se déroulent de façon encourageante. Cette démarche a été rendue nécessaire à la suite de la longue grève qui a, durant sept mois, frappé l'usine d'Asbestos, au Québec, démentie par les dépenses encourues dans l'équipement du matériel anti-pollution de l'usine de Midlothian, en Ontario. La mise en place de ces dispositifs a entraîné une diminution importante de la productivité qui n'atteint plus aujourd'hui que 35 pour cent de la capacité de l'usine.

Les plaintes incitent l'Hydro à ne plus facturer selon son ordinateur

par Michel ROESLER

Devant l'avalanche de protestations de ses abonnés, l'Hydro-Québec revient, au moins dans un secteur, au système de relevé des compteurs à chaque deux mois par ses employés au lieu de confier la facturation à ses ordinateurs.

Le relevé bimestriel était répandu jusqu'à il y a deux ans un peu partout à travers le Québec. Ce système simple consistait en la lecture par un employé, tous les deux mois, des compteurs des abonnés. À partir de cette lecture, l'Hydro-Québec établissait une facture. En cas d'absence de l'abonné, l'employé laissait une carte réponse sur laquelle cet abonné inscrivait lui-même la position des aiguilles des cadrans de son compteur et la mettait ensuite à la poste.

Cette formule était sans équivoque. À partir de 1972, l'Hydro a cherché à étendre un nouveau système basé sur le rele-

vé des compteurs tous les quatre mois seulement laissant à un ordinateur le soin d'estimer la consommation entre chaque relevé.

Le président des employés de l'Hydro-Québec à Montréal, M. André Bouthillier, a déclaré à LA PRESSE qu'au début, l'ordinateur provoquait des erreurs d'évaluation allant jusqu'à 30 pour cent; aujourd'hui, elles ont été ramenées à 10 pour cent et il semble qu'il soit difficile, selon lui, d'abaissier ce seuil.

Un retour à l'ancien système

"Il n'y a que les fous qui ne changent pas d'idée." C'est ainsi que s'est exprimé M. Jacques Suzor, gerant des ventes de l'Hydro-Québec, région du Saint-Laurent, en confirmant à LA PRESSE que "certaines routes" (traduire certaines zones) du secteur ouest de Montréal sont,

depuis la fin juillet, retournées à l'ancien système.

Reconnaissant que l'Hydro, en particulier à Montréal et dans sa région, a des problèmes avec ses abonnés qui inquiètent les "relevés estimés", M. Suzor a déclaré que l'on procédait actuellement à des essais de relevés bimestriels dans ce secteur pour voir si les plaintes vont diminuer.

Si les résultats sont positifs, les autres secteurs "sous estimation" seront ramenés à l'ancien système, précise M. Suzor.

À Montréal, seul le secteur sud, qui est surtout occupé par des bureaux et des magasins, échappe encore au système d'estimation par ordinateur. En revanche, tous les autres secteurs y sont rattachés. "Depuis, c'est la pagaille", a confié à LA PRESSE un employé à la facturation dans le secteur est. Et il ajoute: "Les gens se plaignent, ils téléphonent. On re-

leve leur nom, leur numéro de téléphone, leur numéro de dossier et on promet qu'on les rappellera et personne ne les rappelle. Il y a trop d'appels pour qu'on puisse occuper de tout le monde".

Pourtant, l'Hydro-Québec attendait beaucoup du système d'estimation par ordinateur.

"En Mauricie, où il fonctionne depuis longtemps, nous n'avons jamais eu d'ennuis", affirme M. Jacques Suzor.

À Montréal, c'est en 1972 que le nouveau système a commencé à être appliqué dans le secteur ouest la même où l'Hydro remet aujourd'hui en vigueur le système des relevés bimestriels.

Pour André Bouthillier, outre que la machine dans bien des cas ne peut remplacer l'homme, il y a un autre facteur qui joue dans l'inefficacité du nouveau système. Selon lui, depuis que la crise du pétrole a définitivement donné l'avanta-

ge à l'Hydro, celle-ci se comporte comme n'importe quel monopole et fait des économies de bouts de chandelle, si l'on peut dire.

Pour relever les compteurs tous les deux mois dans la région de Montréal, il faudrait tout au plus 28 employés soit environ \$300.000 de salaire par année plus les frais.

Il y aurait moins de mécontents chez les abonnés et moins de problèmes dans les services de facturation comme dans ceux d'accueil à la clientèle, estime-t-il.

En attendant, l'abonné a toujours un moyen de se protéger contre l'arbitraire de l'ordinateur. Il peut relever lui-même son compteur s'il n'est pas d'accord avec sa facture estimée et téléphoner les résultats au bureau du secteur dont il dépend. On lui enverra une nouvelle facture. Cette méthode, plusieurs employés et cadres de l'Hydro-Québec nous l'ont confirmée, est parfaitement valide.

Les prestations de 700,000 chômeurs ont justifié 112,000 emplois en un an

par Jean POULAIN

La simple présence de six chômeurs sur le marché de la consommation suffit à créer un emploi.

À partir de cette affirmation, l'on peut dire que les chômeurs sont de loin les plus créateurs d'emplois nouveaux.

Il ne s'agit pas là d'une quelconque plaisanterie mais d'une étude très sérieuse de Conseil économique du Canada qui aboutit à la conclusion que si les 696.000 chômeurs que le Canada a connus, en moyenne, au cours de l'année 1973, n'avaient pas touché les prestations que leur donne la loi, il y aurait eu 112.000 personnes de plus sans emploi, soit environ le sixième.

Dans l'étude du CEC qui a été rendue publique hier et qui s'intitule: "L'impact économique des programmes publics axés sur le marché du travail", les quatre auteurs montrent que les programmes contre le chômage ont été plus efficaces que ne l'aurait été une réduction des impôts.

L'étude, qui s'est bornée à l'impact macro-économique des cinq programmes de lutte au chômage, souligne le fait que si une injection de fonds dans l'économie exerce toujours un effet stimulant, quelle que soit la nature des programmes, ceux qui ont été mis en oeuvre ont été plus efficaces, mais seulement dans la mesure où ils agissent plus rapidement sur l'économie.

Les auteurs se sont servis de diverses simulations en ordinateurs pour vérifier leurs hypothèses. C'est la modification de la loi de l'assurance-chômage en 1971 qui a amené les chercheurs à se pencher sur les effets économiques qu'elle a déclenchés.

Les PIL et PJ

Si la réduction de 112.000 chômeurs potentiels ou un pour cent de moins a été provoquée par la stimulation de la con-

sommation, le Conseil économique n'en oublie pas pour autant d'autres travaux de ses membres, dont celui concluant que la plus grande générosité de l'assurance-chômage après 1971 a contribué à augmenter le niveau du chômage.

D'autre part, parmi les cinq programmes "créateurs d'emplois", deux d'entre eux — le Programme d'Initiatives locales (PIL) et Perspectives Jeunesse — s'il ont effectivement amené des occasions de travail, ont par compensation attiré l'entrée sur le marché de la main-d'œuvre des personnes qui n'y seraient pas venues.

Le rapport conclut donc que ces deux programmes n'ont pratiquement pas plus contribué à réduire le chômage qu'il n'aurait pu le faire les politiques plus traditionnelles d'augmentation des dépenses ou de réduction des impôts.

Quant au programme de formation de la main-d'œuvre, leur impact est difficile à jauger. L'on peut cependant prétendre que si vraiment ils améliorent les qualifications des travailleurs, il est difficile d'affirmer qu'il aurait été préférable d'y substituer un programme de dépenses publiques.

À part les deux programmes de formation de la main-d'œuvre (ten cours d'emploi ou non), le cinquième programme a été la modification en profondeur de la Loi de l'assurance-chômage, dont les prestations et les modalités d'application ont fait l'objet d'une refonte considérable.

S'il ressort que la nouvelle Loi sur l'assurance-chômage a été nettement expansionniste, déclarent les auteurs, les résultats auraient été sensiblement identiques si l'on avait diminué l'impôt sur le revenu des particuliers d'un montant équivalent aux prestations versées par le gouvernement, et laisse l'augmentation additionnelle du revenu personnel stimuler l'économie.

Québec-Lait acquiert J. J. Joubert et passe au premier rang

par Michel ROESLER

En achetant la laiterie J. J. Joubert, une filiale de Borden, Québec-Lait dépasse Sealtest et devient le numéro un au Québec dans le lait nature et la crème glacée.

La transaction a été faite hier à Montréal pour un montant non révélé mais qui, de source sûre, se situerait autour de \$1 millions.

En plus d'occuper le premier rang au Québec des transformateurs et distributeurs de lait Québec-Lait avec cette transaction, prend le contrôle du marché canadien de la crème glacée.

Québec-Lait appartient à la Coopération Agricole de Granby, elle-même rattachée à la Coopération fédérée du Québec.

Autrement dit ce sont les producteurs de lait qui prennent possession de la filiale d'un puissant groupe international.

J. J. Joubert était le plus gros concurrent de Québec-Lait dans les petites chaînes d'alimentation.

Ses installations très modernes, à Ville-Saint-Laurent, vont permettre à Québec-Lait de disposer des locaux dont l'entreprise avait besoin pour étendre ses opérations.

Font partie de la vente les installations de transformation et de distribution de la compagnie Joubert à Montréal et celles de distribution à Sherbrooke et à Trois-Rivières, ainsi que le centre de la compagnie Borden, à Québec. Actuellement, les employés de J. J. Joubert sont en grève, mais Québec-Lait a bon espoir de régler ce problème très rapidement.

Aux États-Unis, Borden possède 60

usines laitières et de produits laitiers, 36 usines de produits alimentaires et 61 usines de produits chimiques. Elle a 15 usines au Canada et 73 à travers le monde.

Québécois veut hausser ses tarifs

par la PC

La société Québécois a révélé, mardi qu'elle avait demandé à la Commission canadienne des transports la permission d'augmenter ses tarifs aériens de 4,12 pour cent, à partir du 1er octobre prochain.

La hausse, qui varie selon les endroits, serait justifiée par le prix de plus en plus élevé du carburant.

Mais elle ne s'appliquerait pas aux citoyens âgés, aux adolescents et aux groupes d'excursion.

Avec les nouvelles augmentations, le trajet Québec-Sept-Îles coûterait \$51, au lieu de \$48; Québec-Val-d'Or, \$52 au lieu de \$49; et Montréal-Bagotville, \$10 au lieu de \$9.

Les personnes âgées, par contre, jouiraient d'une réduction de 50 p. cent au lieu de 10 p. cent; les jeunes, 35 p. cent au lieu de 20; et les groupes, 35 p. cent au lieu de 30.

w.h.perron

SI VOUS DESIREZ ÊTRE FIER DE VOTRE PELOUSE L'ANNÉE PROCHAINE...  
C'EST MAINTENANT QU'IL FAUT VOUS EN OCCUPER.

TOUT EN ÉPARGNANT 30%

OFFRE VALABLE JUSQU'AU SAMEDI 4 SEPTEMBRE

MÉLANGE SPÉCIAL PAYSAGISTE

Un très bon mélange à croissance rapide et continue, produisant un gazon vert foncé et moelleux, sans trèfle et sans mil. C'est le préféré des paysagistes et des amateurs de golf.

1 lb	5 lb	10 lb	25 lb	50 lb
\$1.05	\$4.90	\$9.45	\$22.75	\$43.75

MÉLANGE RAPIDE

Ce mélange est bien supérieur aux soi-disant "mélanges à pâturage". Il a l'avantage de produire rapidement un gazon vert foncé, raisonnablement fin, très vivace, résistant bien au piétinement et demandant peu de soins.

1 lb	5 lb	10 lb	25 lb	50 lb
85¢	\$4.00	\$9.70	\$18.35	\$35.00

MÉLANGE SHADYNOOK

Pour endroits ombragés. Spécialement préparé avec des graminées qui supportent bien l'ombre et poussent très bien également au soleil.

1 lb	5 lb	10 lb	25 lb	50 lb
\$1.05	\$4.90	\$9.45	\$22.75	\$43.75

LES PLUS BELLES PELOUSES SONT ENSEMENCÉES AVEC LES MÉLANGES DE PERRON. NOUS EN VENDONS PLUS DE 300.000 L.B. CHAQUE ANNÉE.

Demandez notre feuillet gratis "COMMENT FAIRE UN BEAU GAZON"

Semez 1 lb par 200 pi. car. (10' x 20') et de 150 à 200 lb à l'acre

w.h.perron

515, boul. LABELLE, Chomedey, Laval  
(1<sup>er</sup> mille au nord du pont de Cartierville)  
332-3610

Vaste terrain de stationnement

Restrictions et fermetures incitent Ottawa à sabrer dans le budget des aéroports du Québec

par Denis MASSE

Le budget prévu par Ottawa pour les aéroports du Québec subit d'importantes coupures sensibles l'an prochain en raison, d'une part de la politique fédérale de restrictions des dépenses, d'autre part de la fermeture de quatre aéroports au cours de cette année.

Si l'ampleur de ces coupures ne peut à ce moment être mesurée, le directeur des aéroports du Québec à l'administration canadienne des transports aériens, M. Jean-Marie Labelle, signale cependant que "s'il fallait répondre à toutes les demandes — parlons extravagantes — des transporteurs aériens, il faudrait augmenter encore de la moitié le budget de \$20 millions prévu cette année au chapitre de nos investissements dans les aéroports québécois".

Dans la seule province de Québec, l'administration des aéroports et les frais d'investissement courent à l'état qué-

bécois de \$56 millions cette année. Les seuls frais d'entretien et d'exploitation s'élèveront à \$36 millions tandis qu'une somme de \$20 millions sera consacrée à l'amélioration des équipements.

Mis à part les deux géants de Mirabel et de Dorval, la tranche la plus importante de ce budget sera dépensée cette année à Sept-Îles où Transports Canada a entrepris la construction d'une nouvelle aire-gare de \$5 millions.

Mirabel et Dorval accaparent cependant 30 des \$56 millions nécessaires à l'exploitation des aéroports du Québec. Accaparement qui fait recriminer par exemple M. Michel Poulin, directeur des filiales de Québecair: "On serait heureux, dit-il, d'avoir à Natashquan seulement un coin du tapis de latex pose à Mirabel".

Du budget de \$50 millions consacré aux travaux d'investissement, Mirabel aura cette année de \$14 \$5 millions. Mais les deux aéroports internationaux

de Montréal donnent des rendements financiers profitables.

L'administration régionale du Québec, supervisée par M. André Dumas, compte douze aéroports dont l'un, à Fréchet Bay, est situé dans les neiges de la terre de Baffin tandis qu'un autre, celui de Fort Chimo, est implanté chez les Esquimaux de la baie d'Ungava.

Quinze autres aéroports sont de propriété municipale mais Ottawa en absorbe en totalité les déficits d'exploitation. C'est le cas par exemple de tous les aéroports de la Côte-Nord, de Gagnon, de Gaspé et de Rouyn.

En plus, l'administration du Québec compte huit aéroports dans l'Arctique qui relèvent d'un budget spécial.

Coupages prévues Bien que le financement des aéroports d'une région donnée s'appuie sur un plan quinquennal, la direction s'attend à des coupures budgétaires pour l'an prochain

en raison de la politique de restrictions du gouvernement.

Le budget sera également réduit en fonction de la fermeture de quatre aéroports dont l'adaport du parc Victoria ou les bâtiments désertés témoignent de la fin abrupte de la démonstration de service entre Ottawa et Montréal.

Au début de l'année fut fermé l'ancien aéroport militaire de La Macaza, puis, plus récemment, ceux de Havre Saint-Pierre et de Rivière-au-Tonnerre qui seront desservis désormais par l'aéroport de Mingan situé à cheval entre les deux.

Par contre, l'administration régionale a du prendre sous sa coupe l'aéroport des Îles-de-la-Madeleine qui, jusqu'à maintenant, relevait de la région de l'Atlantique.

Deux conditions préalables sont exigées pour que l'état accepte de prendre en charge un aéroport. Il faut d'abord que les titres de propriété appartiennent

à un corps public et soient libres de tout lien et, en second lieu, il faut que l'aéroport soit desservi de façon régulière par un transporteur public. L'un des critères de base dont se sert l'administration pour décider de nouveaux investissements, repose sur l'accroissement de l'aérialandage.

Une exception à cette règle a été admise à Sept-Îles où le trafic vient de diminuer en raison de l'ouverture d'une nouvelle route entre Havre Saint-Pierre et Sept-Îles. Le trafic passagers sur cette liaison a diminué de 80 pour cent et le fret a subi lui aussi une baisse considérable. Mais l'aéroport existait avant 22 ans et était vraiment devenu exigü.

Trop gros avions Toutes les sociétés aériennes opérant au Québec demandent des améliorations aux aéroports existants. La plupart se plaignent de restrictions imposées aux charges qu'elles peuvent transporter, en raison de pistes trop courtes.

"Toutefois, fait remarquer le directeur régional, M. Dumas, les prolongements de pistes souhaités par les transporteurs nécessiteraient des dépenses excessives, d'où un fardeau injustifié pour les contribuables, par rapport à l'utilisation très sporadique que les compagnies pourraient en faire".

De façon générale, l'administration déplore l'utilisation d'avions trop gros par les compagnies régionales. De fait, les transporteurs de deuxième niveau se sont équipés ces dernières années d'avions gros-porteurs en raison des voyages charters qu'elles font l'hiver vers les Antilles. Elles cherchent ensuite à en faire une utilisation optimale qui, malheureusement, ne convient pas aux installations aéroportuaires de province.

Les transporteurs réguliers versent leur cote part dans le partage des frais des aéroports mais ceux de l'aviation générale sont peu touchés. Le ministère cherche les moyens de taxer à leur tour les utilisateurs privés.

Le pneu radial n'aura mis que huit ans à rafler la moitié du marché

par Alain DUBUC

Presque inconnu au Canada il y a six ans, le pneu radial s'est taillé une place importante en évincant graduellement le pneu traditionnel. En 1969, les pneus radiaux ne constituaient que trois dixièmes d'un pour cent des ventes totales, tandis que maintenant 13,3 pour cent des consommateurs les choisissent.

Mais, contrairement à ce qui peut se passer dans de nombreux secteurs, les usines québécoises de pneus sont à la pointe de cette transformation de l'industrie. Plus modernes, elles ont pu ajuster rapidement leur production, et fabriquer proportionnellement plus de radiaux que dans le reste du Canada.

Mis au point en Europe au début des années 50, le pneu radial y occupe environ 75 pour cent du marché et 82 pour cent en France. Son introduction récente

en Amérique du Nord force l'industrie à une transformation profonde de ses méthodes de production et de ses techniques de commercialisation.

Longue durée Le pneu radial offre en effet une durée d'utilisation qui est environ le double de celle du pneu conventionnel. Il s'agit donc d'un pneu de meilleure qualité, mais aussi d'un pneu qui se vend moins, parce qu'il dure plus longtemps. Les compagnies peuvent donc s'attendre à vendre moins d'unités, mais à un prix supérieur d'environ 40 pour cent.

De 43,3 pour cent du total des ventes en 1976, le pneu radial devrait atteindre 50 pour cent l'an prochain, et maintenir ce rythme de croissance jusqu'en 1980, selon les projections de l'Association canadienne du caoutchouc, qui regroupe tous les producteurs de pneus.

Ainsi, sur les 17,730,000 de pneus vendus au Canada l'année dernière, environ 6,7 millions, soit 38,2 pour cent, étaient des pneus radiaux. Malgré le secret qui entoure les données sur l'industrie du pneu à cause de la concurrence intense que se livrent les producteurs, on peut estimer le chiffre total de ventes de pneus à environ \$300 millions, dont près de la moitié proviendrait du radial.

Le Canada traîne cependant à la patte au niveau de la production, selon Allan Broadbent, président de l'Association du caoutchouc. Le Canada doit en effet compter sur la production étrangère pour satisfaire la demande pour le pneu radial, et les importations ont atteint 1,5 millions de pneus en 1975, dont 8 pour cent de radiaux.

Les producteurs Le Canada compte quatre grands producteurs de pneus: Goodyear, le plus

important, suivi de Firestone, Goodrich et Michelin. Ces compagnies possèdent neuf usines à travers le Canada, dont deux au Québec: Goodyear à Valleyfield et Firestone à Joliette.

Pour ces deux dernières compagnies, les plus grosses de l'industrie, la croissance de la production de radiaux repose en bonne partie sur les usines québécoises.

Pour Firestone, l'usine de Joliette est plus moderne que les deux autres, situées à Hamilton et Calgary. La production y est donc majoritairement orientée vers le radial, selon un porte-parole de la compagnie, et proportionnellement plus importante que dans ses autres usines.

Goodyear, de son côté, fabrique plus de la moitié de toute sa production de radiaux à Valleyfield, et ainsi que la totalité des pneus radiaux pour camions, d'après Tony Campari.

Offensive de l'industrie de la chaussure visant à limiter les importations

L'Association des manufacturiers de chaussures du Canada (AMCC) et les représentants des syndicats actifs dans cette industrie préparent une offensive pour qu'Ottawa en vienne à limiter les importations de chaussures.

M. Jean Guy Maheu, vice-président à l'administration de l'AMCC, a d'abord rencontré hier les représentants syndicaux, puis les membres du conseil d'administration de l'association à cet effet.

Unir les efforts "On a plus de chance de convaincre Ottawa en unissant nos efforts", a déclaré M. Maheu. Une fois la stratégie

en place, on prévoit rencontrer MM. Bryce Mackasey et John Munro, respectivement ministres de la Consommation et des Corporations, et du Travail.

Selon Statistique Canada, la production canadienne de chaussures de janvier à mai 1976 a totalisé 18,3 millions de paires, par rapport à 17,8 millions pour la même période l'an dernier.

Par contre, les importations de chaussures atteignaient 26,1 millions de paires de janvier à mai 1976, comparativement à 21,9 millions de paires pendant les cinq premiers mois de l'an dernier.

VANCOUVER

Table with multiple columns: Catégorie, Ventes, Haut, Bas, Form, etc. for various companies like Alcan, Alcan, Alcan, etc.

Table titled 'titres au comptoir' listing various stocks and their prices, including Aggressive, Alcan, Alcan, etc.

ADVENTURE TOURS vous offre une semaine à GRAND BAHAMA à partir de \$200 par personne, deux par chambre. Départs du 5 oct. au 15 dec. à partir de \$299 (standard). Permis Québec 75-01-50098

LES VOYAGES mcgregor 3, Place Ville-Marie, 2e étage, 871-8330. VOYAGES TRAVELAIDE 1010 St-Catherine O, Metro Peel - 851-7272. VOYAGES TRAVELAIDE 1373, av. Greene, Westmount, 931-3843.

TORONTO

suite de la page C 4

Table of stock market data for Toronto, including columns for 'Valeurs', 'Ventes', 'Hausse', 'Baisse', 'Ferme', 'Net'.

ALBERTA

Table of stock market data for Alberta.

Table of stock market data for Alberta, including columns for 'Valeurs', 'Ventes', 'Hausse', 'Baisse', 'Ferme', 'Net'.

fonds mutuels

PAR LA PRESSE CANADIENNE

Table of mutual fund data, listing various funds and their performance.

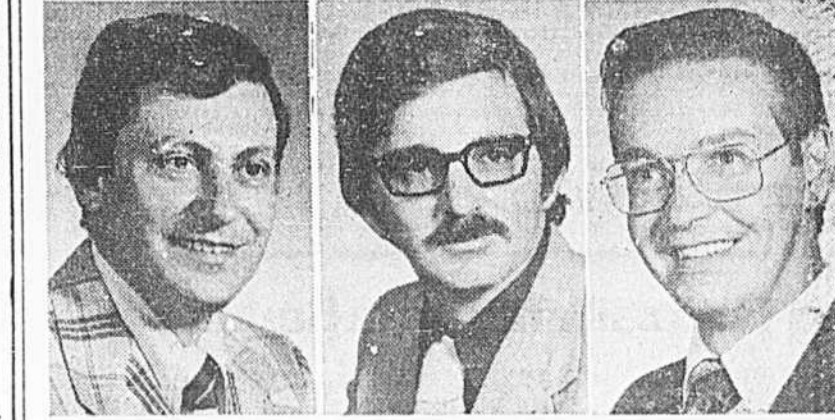
les obligations

PAR ACCOVAM

Table of government and provincial bonds, including columns for 'GOUVERNEMENT DU CANADA', 'PROVINCIALES', and 'SERVICES PUBLICS'.

NOMINATION

LES COOPÉRANTS COMPAGNIE MUTUELLE D'ASSURANCE-VIE



Text describing the nomination of Claude Ferron as Director of Mass Marketing and the appointment of Gilles Drasse, Louis Lupien, and Pierre Chevalot as advisors.

les devises

LA BANQUE CANADIENNE NATIONALE

Table of exchange rates for various currencies.

dividendes

Table of dividend payments for various companies.

Table of dividend payments, including columns for 'TAUX', 'PAIEMENT', and 'ENREG.'.

AMERICAINES

(P.C.) - Prix payés au marché central métropolitain pour les produits de première qualité.

Large table of American grocery prices, including items like 'Alaska Air', 'Aldi Art', 'Arlow', etc., and their prices.

l'argent

Les courtiers financiers ont déclaré hier la plus de l'argent de 10,9 cents américains par rapport à l'euro de la veille.

MATH: \$4,102

Pour toutes vos grillades!

Versatile! L'huile d'olive espagnole.

ARTHUR ANDERSEN & CIE

LAURENT J. M. BRAZEAU

Les associés d'Arthur Andersen & Cie ont le plaisir d'annoncer que M. Laurent J. M. Brazeau de Montréal, M. W. James McMahon et M. W. James B. Elgood de Vancouver deviennent associés de la firme.

LE GROUPE U.S.F. & G.

Monsieur Maurice A. Beaudry, le directeur de La Compagnie United States Fidelity & Guaranty et la Compagnie d'Assurance Fidélité du Canada est heureux d'annoncer la nomination de Monsieur André LePage au poste de directeur adjoint.

Monsieur LePage est au service de la compagnie depuis 1965 et il a occupé plusieurs postes importants au sein de différents services.

Advertisement for TILDEN, featuring a car and the slogan 'En fin de semaine, offrez-vous une évasion à prix d'aubaine.' Includes address: 1200 Stanley, Montréal, 878-2771.

Advertisement for \$44.00 machines, stating 'AUCUNS FRAIS DE MALLAGE DISPONIBLE AUX STATIONS DE MONTRÉAL'. Includes 'Chevy Nova ou voiture comparable' and 'TILDEN' logo.

Advertisement for '\$\$ MACHINES À BOULES \$\$' with the text 'Nous avons des machines situées dans des locations avec des revenus de \$300 par semaine par machine!'.

Advertisement for 'VOUS ÊTES SEUL JUGE ET MAÎTRE!' with the text 'L'achat de nouveaux pneus, ça ne concerne que vous.' Includes 'CANADA TIRE' logo.

Advertisement for '7 MAGASINS' with the text 'Voyez la page 315 des pages blanches de l'annuaire pour le magasin Canada Tire le plus près de chez-vous ou téléphonez à 861-1611'.

les métaux

MARCHÉ DE LONDRES, PRIX EN STERLING PAR TONNE MÉTRIQUE

Table of metal prices, including columns for 'PERMUTER', 'COMPLANT', and 'A terme'.

Advertisement for 'nt northern telecom' with the text 'AVIS EST PAR LES PRÉSENTS DONNE QU'UN DIVIDENDE TRIMESTRIEL DE 15 CENTS PAR ACTION A ÉTÉ DÉCLARÉ'.

Advertisement for 'Nominations à Shell Canada' with the text 'Shell Canada Limitede annonce la nomination de M. K.B. Munnoch au poste de trésorier et de M. R.F. Taylor au poste de contrôleur.' Includes photos of M. K.B. Munnoch and M. R.F. Taylor.

Advertisement for 'Université du Québec École de technologie supérieure' with photos of Pierre Gilbert, Roland A. Dugré, and Victor Bédard.

Large advertisement for 'Société Nationale de Fiducie' featuring 'DÉPÔT 5 ANS 10 1/4%' and 'Intérêts annuels 10 1/2%'. Includes '385 est. rue Sherbrooke Montréal, N2X 1E5' and 'Tel.: 844-2050, poste 124'.





la Saie  
D'HUDSON

**NOUS PRICONS PARCE QUE NOUS SOMMES COMPLETEMENT "COUCOUS"!**

Tout a commencé lorsque nos acheteurs, fascinés par la qualité et la beauté de la marchandise printemps/été 76... ont perdu les pédales et ont commandé des quantités astronomiques d'articles! On peut dire qu'ils se sont vraiment mis "les pieds dans le plat"! Maintenant, nous sommes "coucou au bouffe" et avons descendu toute cette marchandise des étages au niveau du métro... et les prix sont si bas qu'ils froient le ridicule. Bien sûr, vous serez les gagnants car nos gains iront dans votre poche.

Venez au niveau du métro centre-ville, c'est là que ça se passe! Comme ce serait trop compliqué de décrire en détail tout ce que vous y trouverez, nous vous donnons un exemple d'articles à prix cou-cou-coupsés! Alors en vous attend (il n'y a pas de commandes téléphoniques), notre maladie n'est pas contagieuse, c'est la santé de votre porte-monnaie.

**N'OUBLIEZ PAS, CECI N'EST QU'UN EXEMPLE... NOUS EN AVONS BEAUCOUP PLUS.**

	Notre prix, ord.	Dernier prix	Maint.
<b>POUR ENFANTS</b>			
Tee-shirts	7.00-8.00	3.99	1.99 ch.
Pantalons Buster Brown	6.00-7.00	3.99	1.99 ch.
Costumes-soleil	3.29	1.49	.99 ch.
<b>POUR LUI</b>			
Complets sport	45.00-60.00	29.99	14.99 ch.
Complets	80.00-100.00	59.99	39.99 ch.
Pantalons polyester	16.00-22.00	9.99	6.99 ch.
<b>POUR DAMES</b>			
Chaussures	8.00	4.99	2.99 pr.
Sacs de toile	8.00-12.00	5.00	2.99 ch.
Tee-shirts assortis	8.00	4.99	1.99 ch.
Pantalons	17.00-22.00	4.99	1.99 ch.
Robes	30.00	12.99	7.99 ch.
Jupes	24.00-30.00	15.99	9.99 ch.
Blouses de coton à manches longues	11.00	7.99	4.99 ch.
Maillots deux-pièces	16.00-28.00	18.99	9.99 ch.