

## Honda passe en tête du peloton



Hyundai devra améliorer son « image de marque » et il en est de même du service donné par ses concessionnaires, comme l'ont signifié clairement au CAA les automobilistes possédant l'un des modèles du fabricant coréen.

C.

Honda a finalement gagné son pari ! Après avoir talonné Toyota pendant deux ans quant au plus grand nombre de consommateurs « très satisfaits », le fabricant japonais supplante maintenant Toyota : 88,3 % de clients très satisfaits contre 86,9 %. La division Acura obtient davantage mais les véhicules sont encore trop récents pour qu'une telle cote soit vraiment significative.



### Degré de satisfaction des automobilistes

Manufacturiers	% très satisfaits		% insatisfaits		Nombre de répondants
	du fabricant	du service du concessionnaire	du fabricant	du service du concessionnaire	
<b>NORD-AMERICAINS</b>					
AMC-Renault	54,4%	35,1%	20,4%	29,8%	294
Chrysler	66,4	44,2	7,0	16,6	3,794
Ford	67,3	44,5	7,3	16,0	3,744
General Motors	67,9	43,9	7,4	15,5	7,269
<b>Moyenne</b>	<b>67,1%</b>	<b>44,0%</b>	<b>7,5%</b>	<b>16,2%</b>	<b>15,106</b>
<b>JAPONAIS / COREENS</b>					
Acura	88,7	73,1	1,9	5,7	53
Honda	88,3	68,5	1,6	6,1	1,569
Hyundai	58,7	40,1	13,0	20,2	453
Mazda	79,3	59,5	2,9	9,1	749
Nissan	70,4	53,4	6,4	14,4	863
Subaru	77,4	55,4	4,5	12,4	287
Suzuki	64,5	60,0	9,7	12,0	31
Toyota	86,9	64,7	2,4	8,1	2,634
<b>Moyenne</b>	<b>82,3%</b>	<b>61,3%</b>	<b>3,6%</b>	<b>9,7%</b>	<b>6,639</b>
<b>EUROPEENS</b>					
Audi	74,1	72,7	7,8	6,0	166
BMW	78,1	79,8	7,3	9,5	96
Jaguar	70,6	50,0	17,6	28,6	17*
Lada	61,3	60,9	9,7	13,0	31
Mercedes	87,0	77,6	2,9	5,2	69
Peugeot	63,6	33,3	13,6	26,7	22*
Porsche	81,8	60,0	0	20,0	11*
Saab	65,2	54,2	18,8	20,4	69
Skoda	69,2	69,2	7,7	23,1	13*
Volkswagen	77,1	54,9	5,8	12,6	860
Volvo	76,5	54,0	4,8	15,3	400
<b>Moyenne</b>	<b>75,8%</b>	<b>58,4%</b>	<b>6,5%</b>	<b>13,1%</b>	<b>1,786</b>
<b>MOY. TOTALE</b>	<b>72,0%</b>	<b>50,4%</b>	<b>6,3%</b>	<b>14,0%</b>	<b>23,531</b>

\* Le nombre peu élevé des répondants oblige à prendre ces chiffres à titre indicatif seulement.

par ROBERT FLEURY  
LE SOLEIL

Voilà ce que révèlent notamment les résultats du sondage annuel réalisé par l'Association canadienne des automobilistes (CAA), auquel ont soucrit 20.000 automobilistes. Globalement, il ressort de ce « test de vérité » auprès de propriétaires de véhicules de toutes marques que Honda, Nissan et Audi améliorent leur cote, alors que Volkswagen et Volvo perdent du terrain. Quant aux fabricants nord-américains, ils se classent bon derniers.

Pour Honda, c'est toute une victoire et toute une remontée, car au début de la décennie, la cote de satisfaction de ses produits se situait à 70 % environ, fermant ainsi la marche chez les fabricants japonais.

C'est Audi qui cause la plus forte surprise toutefois, sa cote s'appréciant de 9 %. Dans le cas du manufacturier allemand, il était temps car les ventes n'avaient cessé de décliner depuis deux ou trois ans.

Nissan également voit sa cote augmenter de 3 %, ce qui constitue un net pas en avant même s'il reste encore du chemin à parcourir avec 74 % de répondants très satisfaits de ses produits (12 à 14 % de moins que Toyota et Honda, mais 7 % de plus que les trois grands de Detroit).

#### Nord-Américains

La cote des fabricants nord-américains a peu bougé à 67 % de clients « très satisfaits ». General Motors, Ford et Chrysler se talonnent avec 1,5 % de différence seulement.

Dans l'ensemble, les fabri-

cants nord-américains sont bon derniers. On ne peut toutefois imputer à Chrysler les piètres performances des produits American Motors/Renault, comme la prise de contrôle ne s'est effectuée que l'année dernière : le pourcentage de clients « insatisfaits » atteint 20 % chez AMC/Renault comparativement à 7 % pour Chrysler, Ford et GM.

#### Européens

Parmi les fabricants européens, 123 des 166 répondants Audi se sont donc avoués « très satisfaits ». Dans le cas de l'Audi 4000, la cote atteint même 82,6 % malgré un nombre restreint de répondants. Au cours des cinq dernières années, les Audi 5000 ont reçu un indice de « très satisfaits » de 67,6 %. Les modèles 1986 et 87 sont davantage appréciés, alors que plus de 90 % des répondants possédant ce véhi-

cule manifestent une intention de rachat.

Les propriétaires de produits Volkswagen se montrent un peu moins satisfaits que par le passé avec 77,1 % de clients très satisfaits et 5,8 % d'insatisfaits pendant que Volvo perd 3 points.

Dans le cas de Volkswagen, c'est la Jetta qui affiche la moins bonne cote avec 78,4 % de ses propriétaires qui s'estiment très satisfaits contre 84,8 % pour la Golf et 89,7 % pour la Fox. Il faut cependant considérer avec réserve le taux de satisfaction touchant la Fox car elle n'est sur le marché que depuis 1987. Par contre tous les propriétaires Volkswagen rachèteraient volontiers le même véhicule dans une proportion de plus de 90 %.

Chez Volvo, il semble que ce les modèles 760 soient les moins appréciés alors que seulement

42,9 % des 16 répondants s'estiment très satisfaits. Il s'agit d'un nombre peu élevé de répondants toutefois, faut-il retenir.

La série 740 recueille au contraire 84,1 % de propriétaires très satisfaits et la série 240 en reçoit 79 %. Tous ces propriétaires rachèteraient le même modèle dans une proportion variant de 90 à 100 %.

Parmi les autres fabricants européens, Mercedes et Porsche continuent à recueillir le plus de propriétaires satisfaits, pendant que Jaguar voit sa cote monter quelque peu mais sans atteindre la moyenne générale. Peugeot, Saab, Lada et Skoda se classent par ailleurs sous la moyenne.

#### Satisfaction du service

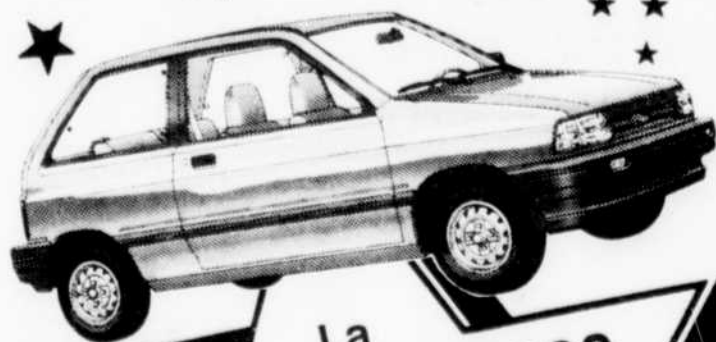
Si on compare la satisfaction face au produit et la satisfaction face au service après-vente du

concessionnaire, on s'aperçoit que Hyundai éprouve encore des difficultés pendant que Suzuki réussit à marquer quelques points. La pire déconvenue, et elle était prévisible, vient de Peugeot : les clients semblent avoir été très insatisfaits du service prodigué par Chrysler. Reste à savoir si cette cote s'améliorera avec le retour à des franchises exclusives.

Les meilleures performances, dans l'ordre, proviennent des concessionnaires BMW, Mercedes, Acura, Audi, Honda, Toyota et... Lada ! Ce qui prouverait qu'il n'est pas toujours nécessaire de payer le gros prix pour profiter d'un bon service !

Autres textes  
en pages 2 et 3

## ★ VENÉZ FÊTER AVEC NOUS L'ARRIVÉE DE NOS ÉTOILES 1989 ★



La  
**FESTIVA "L" 1989**

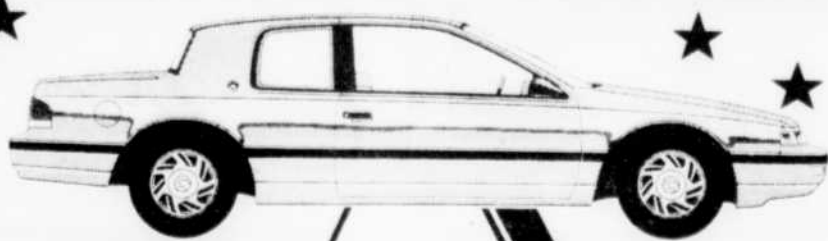
Jusqu'à 56 milles/gallon\*

**7940\$**

Transport Canada, déc. 88

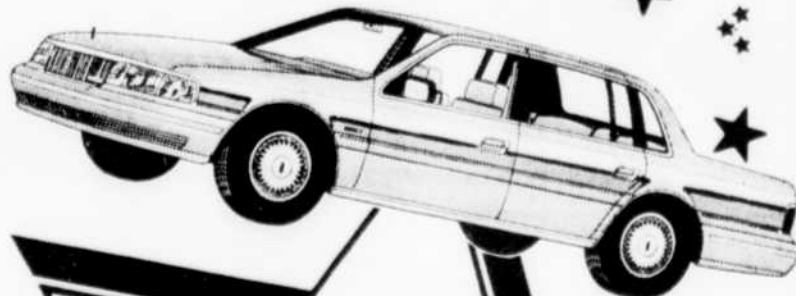
Ford  
**GARANTIE 6 ANS**

Production de 100 000 km du groupe motopropulseur  
Production de 160 000 km contre la corrosion



La  
**COUGAR "LS" 1989**

Une éblouissante transformation



La  
**LINCOLN CONTINENTAL 1989**

Une des automobiles les plus perfectionnées au monde

Montcalm inc  
Automobiles

MERCURY LINCOLN

"Votre garage de confiance"

VENTE — LOCATION

901, 1re Avenue, Limoilou, Québec — 529-2131

**Selon un sondage CAA**

**Les automobilistes misent beaucoup sur la fiabilité**

Plus que le confort ou la tenue de route, c'est la fiabilité qui est considérée comme le principal critère d'achat d'une automobile selon les résultats du sondage du CAA.

Textes de ROBERT FLEURY  
LE SOLEIL

Les automobilistes considèrent la fiabilité d'un véhicule comme étant de beaucoup le principal critère d'achat: 86,3% des répondants au sondage annuel du CAA ont identifié cet élément comme étant «très important».

Les autres critères cités comme très importants ont été les performances et la tenue de route (60,9%) ainsi que la qualité et la disponibilité du service après-vente (59,1%).

On constatera avec surprise que les équipements de sécurité recueillent 55,2%, le coût d'achat 53,2% et la garantie manufactu-

rière 53,1%. Le confort compte pour 51,3%, la résistance à l'impact pour 50,1%, ce qui est également très significatif de la nouvelle préoccupation des consommateurs face à la sécurité de leurs véhicules.

Parmi les autres raisons d'achat, viennent, par ordre d'importance, la consommation d'essence (35,6%), la valeur de revente (31,5%), le style et l'apparence (29,5%), le coût des assurances (23,9%) et finalement la quantité de bagages que l'on peut transporter (22,9%).

**Accessoires importants**

Parmi les accessoires qui rapportent davantage la faveur des futurs acheteurs, les servofreins et servodirection viennent en

premier avec 76% des répondants suivis de très près par les essuie-glace intermittents, 75,7%, et par un système de radio-cassettes AM/FM stéréo, 75,1%.

La transmission automatique et le climatiseur d'air remportent tous deux 60,7 et 60,5% suivis de près par le régulateur de vitesse 59%: c'est la première fois que le climatiseur remporte un tel succès auprès des automobilistes canadiens.

Le toit ouvrant et les sièges électriques suscitent le moins de popularité, alors que respectivement 24,6 et 19,7% des répondants s'attardent à ces équipements.

**Autres considérations**

Parmi les autres conclusions que l'on peut tirer du sondage, on constate que les automobilistes ont, dans l'ensemble, réduit

leur kilométrage l'an dernier mais le CAA croit que cette baisse de 1.400 km serait plutôt attribuable au fait que l'on utilise moins sa voiture quand il y a un autre véhicule à la maison: la possession d'une deuxième voiture aurait augmenté de 3%.

Contrairement à la baisse de la consommation observée constamment au cours des dernières années, la consommation moyenne des automobiles s'est stabilisée à 11,1 litres aux 100 km, soit 25,5 mpg. De 1980 à 1988, les fabricants ont amélioré la consommation moyenne de leurs véhicules de 21%. C'est le retour à la performance qui ferait ainsi plafonner la consommation.

De même constate-t-on que le coût des réparations a diminué légèrement par rapport à l'an dernier, ce que l'on pourrait attribuer à une amélioration de la

qualité des véhicules sinon aux garanties plus longues des fabricants.

Le service reçu des concessionnaires et des indépendants s'est par contre légèrement détérioré, bien qu'on continue à se montrer beaucoup plus satisfaits du service donné par des indépendants que de celui obtenu auprès des concessionnaires.

On observe en outre que l'achat des garanties supplémentaires diminue en popularité: les non-acheteurs sont passés de 68,8% à 73,3%, ce qui signifie que seulement un acheteur sur quatre se procure maintenant une garantie supplémentaire. Là encore, les garanties manufacturières de plus longue durée en sont la raison première.

**Prochains achats**

Interrogés à savoir quel serait le modèle qu'ils aimeraient éven-

tuellement acheter pour remplacer leur véhicule actuel, les automobilistes ont identifié la Toyota Camry et la Honda Accord comme les deux véhicules qui les séduisent davantage avec 6 et 5,7% des intentions d'achat.

Viennent ensuite, dans l'ordre, les Caravan et Voyager de Chrysler (3,2%), les Taurus et Sabre de Ford ainsi que la Toyota Corolla (3,1%), la Jetta de Volkswagen (2%), la Prelude de Honda (1,9%), les Tempo et Topaz de Ford ainsi que l'Oldsmobile Cutlass (1,7%), les Honda Civic de même que la Mazda 626 (1,6%), puis une grande voiture de chacun des trois grands, la Chrysler New Yorker, la Ford Crown Victoria ou Mercury Grand Marquis et l'Oldsmobile Delta 88 (1,5%), et finalement les Aries et Reliant de Chrysler (1,4%).

**Un excellent guide d'achat de la voiture usagée**

Le sondage annuel du CAA auquel près de 1000 lecteurs du SOLEIL participent à chaque été en répondant à un questionnaire publié dans les pages Automobile constitue, par ses résultats, un excellent guide d'achat de la voiture usagée. Gratuit pour les membres du CAA-Québec, les non-membres peuvent en obtenir copie moyennant \$3 en s'adressant au 2600, boulevard Laurier, à Sainte-Foy.

Un examen attentif des tableaux de fiabilité mécanique publié par le CAA pour chaque modèle s'avère révélateur de l'appréciation des automobilistes.

**Japonais**

Ce sont les constructeurs japonais qui ont la meilleure cote, soit 82,3% de propriétaires très satisfaits et seulement 3,6% d'insatisfaits. Honda voit ses véhicules très

appréciés. On déplore toutefois quelques faiblesses à la carrosserie et à l'habitacle de la Civic et divers ennuis concernant la Prelude 1988 qui n'avaient pas été observés précédemment (refroidissement, moteur, transmission, direction...). Il en est de même en ce qui concerne le freinage de l'Integra, modèle qui est cependant plus apprécié de ses propriétaires que la Legend dont on déplore quelques ennuis quant à l'alimen-

tation, le système d'échappement, la transmission et les équipements électriques.

Toyota demeure toujours un grand favori pour tous ses produits à l'exception de ses camionnettes et de sa fourgonnette qui ont une cote moins élevée. On observe divers ennuis à la suspension, au freinage et aux équipements électriques pour les Camry et Celica, aux rouages d'entraînement pour la Corolla, d'alimentation, d'allumage et d'échappement pour la Tercel en dépit d'une appréciation supérieure à la moyenne. Curieusement, les modèles 1988 semblent davantage affligés de ces défauts que ceux des années précédentes.

Mazda recueille 79,3% de répondants «très satisfaits», sa 323 est bien appréciée sauf pour l'année 1986 et sa 626 se classe bien partout. Les nouvelles 929 et MX6 ont été très appréciées par un petit nombre d'utilisateurs qui rapportent toutefois quelques ennuis d'alimentation et d'allumage. La qualité de la carrosserie et de l'habitacle laisserait à désirer dans la nouvelle MX6.

Les Subaru sont très appréciées par 77,4% des répondants, les modèles DL et GL surtout. On rapporte peu d'ennuis pour la Chaser sauf pour la carrosserie et l'habitacle.

Nissan suit avec 74% de propriétaires très satisfaits et ce sont les Sentra, Multi et Pulsar qui sont le plus appréciées. La cote de la Maxima est en baisse avec des en-

nuis à la direction et aux accessoires électriques et la Stanza a été assez inégale ces dernières années. Le Pathfinder a été fort apprécié avec très peu d'ennuis signalés. On devrait éviter les Pulsar et Maxima 85 et 86 ainsi que la 200SX 85.

Suzuki se classe sous la moyenne générale à cause de la Samurai qui a éprouvé de nombreux ennuis en 1985. On ignore pourquoi la Forsa ne figure pas dans le sondage car les Sprint et Firefly de GM, qui sont identiques, reçoivent une excellente cote en dépit d'ennuis au système de refroidissement, à la transmission et à la carrosserie.

Hyundai paie encore les mésaventures de sa Pony et de sa Stellar avec une faible appréciation générale et de nombreuses défaillances signalées alors que l'Excel se classe près de la moyenne générale: on a toutefois rapporté des problèmes d'allumage et de transmission, ainsi que d'accessoires électriques. Toutes les Stellar sont à éviter.



Les voitures japonaises assurent la meilleure cote de satisfaction.

Mazda

Super vente de liquidation

Modèles 1988

323 — 626 — MX6 — RX7  
— 929 — PICK-UP

EN STOCK  
**15**

PRIX DE LA FACTURE + VOTRE OFFRE

AUSSI:

PLUSIEURS DÉMONSTRATEURS  
1988 et 1989 À LIQUIDER



**Michel Guay**  
Dir. des ventes



**André Poirier**  
Ass. dir. des ventes



**Marc Laboussinière**  
Conseiller



**Jules Laffamme**  
Conseiller



**André Remy**  
Conseiller



**N'oubliez pas de venir voir et essayer la toute NOUVELLE MPV**  
nous en avons de disponibles pour livraison immédiate

Rendez-Vous

MAZDA QUÉBEC

1615, BOUL. HENRI-BOURASSA (angle de la Canadienne) 529-8551

La voiture de la réussite

ACURA FAITES VITE!

À VOUS D'EN PROFITER!



DÉMONSTRATEURS 1988 À LIQUIDER

**UNE** (1) Legend "L", 2 portes, coupé, automatique, couleur or avec intérieur cuir.

Détail: 38 450 \$ pour **31 975 \$**

**UNE** (1) Legend, 4 portes, berline, automatique, blanc.

Détail: 32 875 \$ pour **28 675 \$**

ACURA N° 1

Optima

Voisin des Galeries de la Capitale  
4901, boul. des Galeries

Garantie 1988  
5 ans, 80 000 km

622-8180

COUPEZ  
DE 40%  
VOS COÛTS  
DE CARBURANT\*

Adaptez vos véhicules au gaz naturel.

Vous voulez réduire vos coûts d'opération de véhicules commerciaux? Découpez ce bon et faites-le parvenir à l'Association canadienne du gaz naturel, 55 Scarsdale Road, Don Mills, Ontario M3B 2R3. Nous vous démontrerons à quel point il peut être avantageux pour vous d'adapter vos véhicules pour qu'ils roulent, au choix, à l'économique gaz naturel ou à l'essence.

Nom: \_\_\_\_\_  
Adresse: \_\_\_\_\_  
Téléphone: \_\_\_\_\_  
Nombre de véhicules: \_\_\_\_\_ Type: \_\_\_\_\_  
Coût mensuel du carburant par véhicule: \_\_\_\_\_

LE GAZ NATUREL. UN CHOIX NATUREL POUR LE MONDE DES AFFAIRES D'AUJOURD'HUI.

Les nord-américaines

# Des voitures qui ne soulèvent pas l'enthousiasme

Les véhicules nord-américains ne soulèvent pas l'enthousiasme des répondants au sondage annuel du CAA qui sont moins nombreux à s'en dire très satisfaits, mais c'est une amélioration lente et continue par rapport aux premiers sondages.

C'est encore General Motors qui obtient la meilleure cote d'appréciation des constructeurs nord-américains mais 0,6 % de différence avec Ford et 1,5 % avec Chrysler. On possède une piètre opinion des produits de Renault/AMC.

**Renault**  
Il y a peu de répondants Renault à regretter la disparition de ces modèles si l'on en croit leur taux de « très satisfaits » inférieur à 50 % quel que soit le modèle. Seule la Médaille y échappe mais on la retire déjà du marché.

**Jeep-Eagle**  
La Eagle Premier reçoit une excellente cote d'appréciation à sa première année sur le marché.

Les Jeep Cherokee et Wagoneer se classent presque dans la moyenne de satisfaction mais les tableaux du CAA révèlent de très nombreuses anomalies coûteuses à faire réparer, et c'est la même situation pour la nouvelle YJ.

**Chrysler, Dodge, Plymouth**  
Seules les Voyager et Caravan, les Caravelle et Diplomat à propulsion arrière et les Colt reçoivent une cote d'appréciation supérieure à la moyenne: la Fifth Avenue, la LeBaron coupé et la Dynasty se classent dans la moyenne seulement pendant que les autres modèles sont beaucoup moins appréciés.

Même la New Yorker ne suscite pas l'enthousiasme malgré peu de défauts sérieux de signaux, et c'est la même situation avec les voitures K. Curieusement, les tableaux du CAA révèlent des Shadow et Sundance truffées de vices de fabrication, particulièrement en 1988. Les meilleurs achats seraient les LeBaron, Fifth

Avenue, la Caravelle 84 à propulsion et la Colt 85. À éviter la GTS 88, Charger 85, la Caravelle 88 à traction avant, l'Omni Horizon 87, la Shadow et la Colt 88.

**Ford et Mercury**  
Les Ford Crown Victoria et Mercury Grand Marquis reçoivent la meilleure appréciation chez Ford avec 80,4 % de propriétaires très satisfaits, suivis des Tracer avec 78,3 %, des Thunderbird et Cougar avec 74,7 % et des Taurus Sable avec 74,2 %.

À l'inverse, c'est l'Aerostar qui est la moins appréciée avec 51,3 % d'utilisateurs très satisfaits. L'insatisfaction grimpe même jusqu'à 16,3 %, l'Escort recueillant pour sa part 53,2 % de très satisfaits contre 14,2 % d'insatisfaits. Même la Mustang se classe sous la moyenne avec 64,2 %, suivis des Ranger et Bronco II et des Tempo Topaz avec 60,8 % de clients très satisfaits contre 9,5 % d'insatisfaits.

On reproche généralement aux produits Ford des difficultés au système de refroidissement (Escort, Mustang, Thunderbird, Aerostar), au moteur (sauf Crown Victoria, Tracer et Town Car), à l'alimentation (sauf Tracer et Town Car), à l'allumage (sauf Town Car) et occasionnellement à la transmission (Escort, Mustang, Thunderbird, Aerostar, Bronco II), à la direction (Taurus, Tempo, Aerostar, Bronco II, Town Car et Tracer). On se plaint de la qualité de la carrosserie pour l'Escort, la Mustang, la Thunderbird, l'Aerostar et le Bronco II.

Les bons achats? C. Victoria, G. Marquis, LTD Marquis 86-87, Taurus Sable 88, Tempo Topaz 86 à 88 et Town Car. À éviter la Tempo 87 et l'Aerostar.



Trois automobilistes sur quatre parmi les répondants sont satisfaits de la Pontiac Grand Prix 1988.

## GM: une appréciation très inégale

Les produits General Motors sont appréciés de façon très inégale si l'on en juge par le sondage du CAA réalisé l'été dernier auprès de 20.000 automobilistes canadiens et auquel participaient près de 1.000 lecteurs du journal LE SOLEIL.

Textes de ROBERT FLEURY  
LE SOLEIL

Les produits de General Motors demeurent légèrement plus appréciés que ceux des deux autres fabricants nord-américains mais il y a beaucoup de variations d'un modèle à l'autre.

**Buick**  
Tous les produits Buick se classent sous la moyenne GM: c'est la LeSabre qui fait la meilleure figure avec 66,9 % de très satisfaits, suivie de la Regal avec 64,3 %, de l'Electra 60,3 %, du Park Avenue 59,6 %, de la Skyhawk 57,6 %, de la Century 55,6 %. Pour 1985, l'Electra constituerait le meilleur achat (70,8 %) et le Somerset Regal le pire en 85-86 avec 46,7 % et 20 % d'insatisfaits.

Les problèmes signalés sont très variables d'un modèle à l'autre. Les Regal 87 et 88 reçoivent une mauvaise cote pour une foule de problèmes. C'est aussi le cas de la Skyhawk 87, de la Skylark 86, des Park Avenue 86-87 et 88. Seule la Century 1988 offre une cote nettement supérieure à la moyenne.

**Chevrolet**  
Les produits Chevrolet reçoivent

en général une appréciation supérieure aux produits des autres divisions de General Motors. C'est la Nova 86-87 qui pulvérise les records avec 91,3 % de propriétaires très satisfaits: il s'agit d'une Corolla fabriquée en Californie que GM Canada a cessé d'importer au profit de sa Cavalier qui reçoit une appréciation de 66,3 %. La Sprint reçoit 88,2 % mais ce sont des modèles 87 et 88 seulement qui sont évalués. Les autres favoris sont la Monte Carlo avec 81,1 % dont aucun propriétaire ne s'est dit insatisfait, la Beretta 77,3 % (1988 seulement), le Blazer 76,5 %, l'Astro et Safari 71,1 %, le Caprice 68,5 %, la Chevette 67,7 % et la Celebrity 64,5 %.

Seule la Camaro fait piètre figure avec 59,7 % de très satisfaits et 11,9 % d'insatisfaits. Les meilleurs achats? L'Impala, la Monte Carlo, la Chevette et le S10 Blazer 1985, la Nova 86 ou 87 et la Sprint

1987. À éviter l'Astro 86, la Beretta, toutes les Camaro et Suburban, la Chevette et le Blazer.

**Pontiac**  
Il y a beaucoup de variations dans les produits Pontiac bien que leur appréciation voisine souvent celle de Chevrolet.

La Firefly, l'équivalent de la Sprint et de la Forza de Suzuki, est très appréciée par 87 % des 20 répondants de même que la Tempest avec 85,7 % (modèles 1988 seulement). Suivent ensuite le Grand Prix 77,3 %, le S15 de GMC 76,3 %, les Parisienne et Grand Safari 69,7 %, l'Acadian ou 1000 avec 68,2 %.

La 6000 et la Fiero se classent légèrement sous la moyenne avec 65,9 et 65,3 %, la Grand Am 64,8 % et la Sunbird ou 2000 60,3 %. La Bonneville et la Firebird reçoivent une appréciation médiocre avec 58,5 % et 56,4 % de très satisfaits.

Les bons achats seraient la Fiero 85, l'Acadian et la Firefly 87, les Grand Prix 85 et 87, la Parisienne

86, le GMC S15 85 et S15 Jimmy 86. On devrait éviter les Bonneville 87 et 88, les Grand Am, la Grand Prix 1986 et la Parisienne 87 ainsi que les Jimmy 86 et 87.

**Oldsmobile**  
Les produits Oldsmobile reçoivent en général une cote un peu inférieure à la moyenne. Les favoris sont la Cutlass avec 74,4 % de propriétaires très satisfaits, la Delta 88 avec 71 % et la Calais 69,4 %. Les autres modèles se classent sous la moyenne: Cutlass Ciera 60 %, 98 avec 57,6 %, Toronado 57,1 % et Firenza 50 %.

Les meilleurs achats seraient l'Oldsmobile 98 1984, la Cutlass 86, la Delta 88 1985 et 1988. À éviter toutes les autres 98, la Cutlass 88 et la Toronado 87.

**Cadillac**  
Seulement 22 propriétaires de Cadillac De Ville et 18 Fleetwood ont répondu au questionnaire. On apprécie davantage les Fleetwood, particulièrement l'année 1986. La De Ville 1985 a été peu appréciée et moins de quatre acheteurs sur 10 rachèteraient ce modèle.

## La haute technologie allemande... à petit prix.



OPTIMA 1988

- Conçue en Allemagne par Opel
- Moteur de 1,6 L à injection contrôlée par ordinateur
- Transmission manuelle
- Freins assistés
- Ceintures baudrier aux places arrière
- Banquette arrière repliable
- Généreux coffre de 532 L
- Sièges baquets à dossier inclinable garnis tissu à l'avant
- Pare-brise encastré
- Barre stabilisatrice avant
- Excellent rendement du carburant

**8 999 \$**

**En plus GARANTIE**  
General Motors  
5 ans / 125 000 km  
Pare-chocs à pare-chocs

Éligibles au taux de financement promotionnel offert par le manufacturier et aux rabais de 500 \$ pour diplômés universitaires



**PASSEPORT RIVE-SUD**  
649, Route 132, Saint-David  
Comté de Lévis  
(418) 835-1888  
FINANCEMENT GMAC

Soir jusqu'à 2 h (la nuit) ★ Soir jusqu'à 2 h (la nuit) ★

### Chez Laval Volkswagen Ltée

#### C'EST LE CLIENT AVANT TOUT!

*Des preuves?*

- ★ DÉPARTEMENT DE PIÈCES ET SERVICES OUVERT DE 8H LE MATIN À 2H LA NUIT
- ★ NOTRE ÉQUIPE DES VENTES EST À VOTRE DISPOSITION DE 8H LE MATIN À 21H
- ★ DES LOCAUX ENTièrement RÉNOVÉS POUR VOUS MIEUX SERVIR
- ★ DES PRIX DÉFIANT TOUTE CONCURRENCE

N.B.: depuis le 1er janvier 1989, Laval Volkswagen est le SEUL CONCESSIONNAIRE AUDI AUTORISÉ pour la région métropolitaine de Québec.

**LAVAL Volkswagen Ltée**  
777, boul. Charest Ouest,  
Québec 687-4451  
Vente et Location

★ Soir jusqu'à 2 h (la nuit) ★ Soir jusqu'à 2 h (la nuit) ★

*Enfin un peu plus pour les gens de la région de Québec*

## OUVERTURE OFFICIELLE

À BEAUPORT

### D'AUTOMOBILE PASSEPORT SEIGNEURIALE

LES 8-9-10 et 11 FÉVRIER

Venez assister à la présentation de nos modèles 1989  
*Nous vous attendons!*

Courez la chance de gagner un FORFAIT SKI WEEK-END pour 2 personnes, à L'HÔTEL VAL DES NEIGES du Mont Ste-Anne, incluant les repas. Tirage le samedi 11 février 1989 à 16 heures en présence du Bonhomme Carnaval!

Profitez de nos bas taux d'intérêt  
6,6% sur I MARK et OPTIMA 1988  
8,8% sur TROUPER et PICK-UP 1988 pour un temps limité \* pour 36 mois

**PASSEPORT SEIGNEURIALE**  
rue Clémenceau  
autoroute de la Capitale  
(sortie Seigneuriale)  
**BEAUPORT 666-9633**

GARANTIE 5 ANS - 125 000 km GRATUITE



La Peugeot 405 DL 1989

# La Peugeot 405 DL 1989

Auréolée de son titre de voiture de l'année (1988) en Europe, la Peugeot 405 fait ses débuts en sol canadien sous les auspices de Autolion Distribution inc. qui remplace Chrysler comme importateur Peugeot. La 405 est une berline à traction avant vendue en versions DL, S et en fourgonnette Mi 16.

par LE CAA-QUEBEC  
collaboration spéciale

L'accès aux places avant ne pose pas de problème pour le passager alors que le conducteur est gêné par le volant et le tableau de bord qui avancent assez loin ainsi que par les sièges très englobants. D'ailleurs, ces sièges s'avèrent très confortables sur de longues distances tandis que sur de courtes distances certaines personnes les trouveront un peu étroits surtout si elles portent un manteau d'hiver. Sur de longs trajets, on a le temps de se mouler une place, ce qui n'est pas le cas sur de courts parcours. La position de conduite est excellente, bien que certains conducteurs préféreraient que le coussin soit moins élevé à l'avant. Par ailleurs, les trois pédales sont très près les unes des autres et on peut facilement peser à la fois sur celle des freins et celle de l'accélérateur en voulant freiner. À l'arrière, l'accès est facile, la banquette procure un bon confort avec un très bon dégagement pour les jambes mais limite pour la tête des personnes de grande taille.

res avant dont les baudriers sont réglables en hauteur, d'assez bons espaces de rangement et une instrumentation incomplète en raison de l'absence d'un voltmètre et d'un indicateur de pression d'huile. Par contre, un cadran indique le niveau d'huile lors du démarrage. D'autre part, l'insonorisation est très bien réussie pour les bruits de vent et ceux de la route tandis que ceux du moteur sont perceptibles en moyenne accélération et plus. Le climatiseur s'avère très efficace avec ses nombreuses modulations et son ventilateur puissant. Si la visibilité est sans reproche, on ne peut en dire autant du coffre assez spacieux qui est handicapé par une petite ouverture et un seuil élevé. Notons enfin que l'antenne électrique de la radio sort trop haut, plus de 188 cm, et qu'elle ne passe pas, sans accrocher, dans tous les stationnements intérieurs.

Incliné de 30 degrés vers l'arrière, le quatre cylindres de 1,9 litre développe une excellente puissance et un très bon couple, sauf à très bas régime (1500 à 1800 tr/mn), qui autorisent des acc-

L'habitacle possède des ceintu-

Suite à la page suivante



La 405 Mi 16 de Peugeot

<p><b>PELEMO</b> NISSAN</p> <p>1150, 18e Rue voisin de l'hôpital de l'Enfant-Jésus 647-1822</p>	<p><b>ST-RAYMOND</b> Automobiles inc. NISSAN</p> <p>144, Saint-Jacques, Saint-Raymond 337-4646 Québec 692-0119 1 (800) 463-3883</p>	<p><b>Ste 1 Foy</b> NISSAN</p> <p>2060, boul. Charest Ouest 681-7371</p>	<p><b>CAPITALE</b> NISSAN</p> <p>Aut. de la Capitale 681-0011</p>
---	---	--	---



# NISSAN

## LES MEILLEURES OFFRES DE L'ANNÉE!

**SENTRA 89**



(modèle DLX 2 portes)

**9 999\$\***

**Location**

**239\$**/mois†

**AUCUN COMPTANT EXIGÉ**

À ce prix, la voiture la plus fiable de sa catégorie devient également la moins chère. Mais faites vite, car cette offre ne dure qu'un temps limité.

- Nouveau moteur de 1,6 L - 12 soupapes de 90 chevaux
- 30% plus de puissance qu'auparavant.
- Boîte 5 vitesses manuelle ou, en option, 3 vitesses automatique
- Pneus radiaux quatre saisons

**GARANTIE NISSAN**  
SANS FRAIS

3 ans/60 000 km,  
pare-chocs à pare-chocs

6 ans/100 000 km  
groupe motopropulseur

100% pièces et main-d'oeuvre

**MICRA 89**



(Modèle 3 portes)

**7 995\$\***

**Location**

**189\$**/mois†

**AUCUN COMPTANT EXIGÉ**

Pour ceux qui pensent à économiser sans toutefois sacrifier la performance, le confort et la qualité

- Moteur 4 cylindres, 1,2 L
- Boîte 5 vitesses manuelle ou, en option, 3 vitesses automatique
- Equipement standard impressionnant

**DALLAIRE** NISSAN


75, Kennedy  
Lévis  
835-1718

\* Taxe, transport et préparation en sus.  
† Bail de 48 mois, aucune obligation de rachat à la fin du bail, 96 000 km accordés. Sujet à acceptation du crédit.

**Honneur au sommet**  
**Vendeur de l'année 1988**

Le succès de M. Amara Yacoubi n'est pas dû seulement à son dévouement pour sa clientèle et la qualité du produit Acura!

C'est que M. Amara Yacoubi peut aussi négocier votre bon achat. Venez faire affaire avec lui et vous verrez.



**AMARA YACOUBI**

**ACURA**  
*Optima*  
QUÉBEC

4901, BOUL. DES GALERIES  
VOISIN DES GALERIES DE LA CAPITALE  
LE CONCESSIONNAIRE QUI VOUS AIME **622-8180**

1929-1989

**60 ANS**

MAISONNEUVE

*Spécial Anniversaire*



**14 995\$**

Location: 363,33\$/mois, 48 mois

**EAGLE MEDALLION LX 1989**

Moteur 2,2 litres à injection, transmission automatique, peinture métallique, air climatisé, régulateur de vitesse, serrures de portes électriques avec contrôle à distance, radio AM-FM-cassette

Rabais Chrysler inclus, transport et préparation en sus

**MAISONNEUVE**

47, boul. Saint-Cyrille Est / 136, rue Maisonneuve 529-8135

## FÉLICITATIONS!



**MARIE-LINE BILODEAU**

Marie-Line Bilodeau, conseillère aux ventes (voitures neuves), a mérité le titre convoité de la **meilleure vendeuse de janvier 1989** chez Marlin Chevrolet Oldsmobile inc.

Nous sommes fiers de compter **Marie-Line** au sein de notre équipe de conseillers et elle mérite nos plus sincères félicitations.

**MARLIN**  
Chevrolet Oldsmobile inc.

2145, boul. Charest Ouest, Québec  
**688-1212**

# Le plaisir de la conduite avant tout

Suite de la page précédente

célerations et des reprises brillantes, progressives et souples. Ce moteur monte en régime avec une aisance qui frôle l'insolence et ne se fait jamais prier pour répondre instantanément aux sollicitations du conducteur qui aura de la difficulté à ne pas se montrer enthousiaste. Quant à la boîte manuelle à cinq vitesses, elle possède des rapports bien étages, une course courte, mais on a déjà vu mieux au chapitre de la douceur puisque la course s'avère un peu rugueuse. De plus, il faut se méfier à l'occasion pour ne pas passer directement de la première à la

quatrième vitesse. Enfin, notons que l'embrayage est un peu ferme mais très progressif : un plaisir à utiliser.

La suspension indépendante de la 405 propose un mélange très confortablement réussi de souplesse et de fermeté procurant à la voiture une excellente douceur de roulement. Très accrocheuse, toujours stable et très agile, cette Peugeot possède une superbe tenue de route fort inspirante pour la conduite sportive. A la limite, on note un léger sous-virage.

Chapeau aux ingénieurs pour avoir conçu une servodirection légère qui procure autant de sensations de la route. De plus, elle est

stable, précise et très rapide avec un court rayon de braquage. Quant aux freins, ils sont très puissants, endurants et faciles à moduler.

Parmi les côtés positifs retenus suite à un examen de la 405, on note un dessous plat, une suspension très robuste, de bons supports du moteur, une soupape répartitrice de freinage et la bonne protection des freins arrière. Par contre, il faut déplorer les disques avant laissés sans aucune protection face aux projections et la très mauvaise conception du tuyau de remplissage d'huile du moteur, ce tuyau étant long et on ne peut plus sinuer.

Il n'est pas difficile de comprendre le titre de voiture de l'an-

née conféré à la Peugeot 405 en Europe. Sa plus grande qualité réside dans le très grand plaisir de conduite que procure son comportement routier fort homogène. Il ne reste qu'à espérer que la fiabilité soit au rendez-vous et que le réseau de concessionnaires ne tarde pas trop à se développer. A ce sujet, Autolion prévoit compter sur une trentaine de concessionnaires au Canada d'ici le milieu de 1989.



Les sièges deviennent très confortables sur de longues distances.

**FICHE TECHNIQUE**

Peugeot 405 DL 1989

Prix de base: ..... \$22,590 (nov. 88)  
 Prix de la voiture essayée: ..... \$23,185

**ACCELERATION**

0-100 km/h: ..... 9.7 secondes  
 40-80 km/h: ..... 4.4 secondes  
 60-100 km/h: ..... 6.6 secondes  
 Temperature & consommation (lors de l'essai): ..... 9 à 3 C 10 L/100 km (28 mi/gal)

**ENFANTS**

Points d'ancrage: ..... NON  
 Loquets portes arr.: ..... OUI

**DIVERS**

Longueur: ..... 451.4 cm Largeur: ..... 171.7 cm  
 Empattement: ..... 267 cm Poids: ..... 1116 kg  
 Moteur: ..... 4 cyl., 1.9 litre  
 Puissance: ..... 110 CV à 5,200 tr/mn  
 Transmission: ..... manuelle 5 vitesses  
 Direction: ..... crémaillère (assistée: STD)  
 Suspension: ..... avant indépendante  
 ..... arrière indépendante

Pneus: ..... P185/65R14 (4 saisons)  
 Baudriers/arrière: ..... OUI

**GARANTIE**

Base: ..... 3 ans/60,000 km  
 Moto-propulseur: ..... 5 ans/80,000 km  
 Franchise: ..... Surf: 1 an/20,000 km  
 Corrosion: ..... Perf: 5 ans/km illimité  
 Concessionnaires: Au Québec: 6 Au Canada: 9

\*Notre voiture d'essai était une gracieuseté de Autolion Distribution inc.

**PEUGEOT 405 DL 1989**

**POUR**

- Moteur nerveux
- Excellente direction
- Tenue de route inspirante
- Douceur de roulement
- Freins très puissants
- Confort général

**CONTRE**

- Pédales trop près les unes des autres
- Antenne trop haute
- Petite ouverture du coffre et seuil élevé
- Lévier de vitesses perfectible
- Accès difficile pour le conducteur
- Disques avant sans protection

## LES TAUX D'INTÉRÊT VOUS FONT "FRISSONNER"

À partir de **0%\*** SUR LES MODÈLES 88 NEUFS SEULEMENT... C'EST PLUS CONFORTABLE!

\*sujet à acceptation bancaire  
 Détails sur place

*Nous vendons des voitures bien pensées.*

**GARANTIE DE 5 ANS 100 000 KM**  
 Très bonne allocation pour votre voiture usagée.

Ouvert du lundi au vendredi jusqu'à 21 heures.

**6964, BOUL. SAINTE-ANNE, L'ANGE-GARDIEN 822-1475**  
 NOTRE SERVICE NOUS A VALU TOUTE UNE REPUTATION... A VOUS D'EN PROFITER!

**Faites le tour et vous constaterez que...**

**LALLIER CHARLESBOURG**  
*ça vaut le détour \$\$\$*

HATCHBACK 1989 HONDA CIVIC

Moteur 1300 cc. Injection double. 16 soupapes. Transmission manuelle à 5 vitesses. Suspension indépendante. Direction assistée. 5 portes. Garantie 3 ans/50,000 km.

**8990\$**

Où! ça vaut le détour

au 4650, 3e Avenue Ouest  
**Charlesbourg 627-1010**

**SUPER AUBAINE DE JANVIER SUPER BAS PRIX**

**MULTI 88**  
*neufs et démonstrateurs*

Quantité limitée

Ex.: Stock 868  
 5 vitesses, manuelle

**14 995\$** + taxe  
 (transport et préparation inclus)

Ste1Foy NISSAN

2060, boul. Charest Ouest - 681-7371

**LE SOLEIL**

et

Télé 4 C.F.E.R. 11

vous invitent à participer au

## CONCOURS

**UNE ANNÉE ENSOLEILLÉE**

**GRAND PRIX D'UNE VALEUR DE PLUS DE 42 000\$**

Le 14 avril prochain, une personne gagnante, parmi les 50 finalistes, méritera:

une automobile 1989 de marque

**TOPAZ**

une gracieuseté de

d'une valeur de 12 529\$  
taxe incluse

**10 000 \$**

en vêtements des boutiques

en plus

- 6 000 \$ en hypothèque/loyer
- 5 200 \$ en épicerie
- 3 800 \$ en essence
- 3 200 \$ en crédit de voyage
- 1 800 \$ en chauffage
- un abonnement d'un an au quotidien

Comment participer: Remplir le coupon publié dans cette annonce, en y indiquant la date et le nom de l'émission durant laquelle vous aurez aperçu les noms du Soleil et de Télé-4 (ou Le Soleil/CFER ou Le Soleil/CIMT) pour les gens en région est du Québec. Ces logos peuvent être aperçus à n'importe quel moment durant les heures de diffusion de Télé-4, CFER et CIMT. Ce coupon devra être expédié dans une enveloppe dûment affranchie à Télé-4, ou déposé dans la boîte réservée à cette fin au quotidien Le Soleil. Un seul coupon par enveloppe, car le courrier ne sera pas ouvert avant les tirages.

Règlements: Le concours débute le 23 janvier et se termine le 6 avril à minuit. Dès le 30 janvier, il y aura un tirage par jour durant l'émission "CAFÉ SHOW" entre 6h45 et 8h15 sur les ondes de Télé-4. Chaque finaliste recevra un abonnement de trois (3) mois au quotidien Le Soleil, ainsi qu'une boîte protectrice à journal. Au total, il y aura 50 finalistes, le dernier tirage ayant lieu le 7 avril. Un seul finaliste par foyer sera accepté.

Le nombre de chances des finalistes (pour le tirage final) sera déterminé selon le fait qu'ils soient abonnés ou non lors de la pige quotidienne. Les abonnés auront 2 chances, les non-abonnés auront une seule chance.

Le tirage final pour le grand prix aura lieu le 14 avril, pendant l'émission "CAFÉ SHOW". Les règlements sont disponibles au quotidien Le Soleil, à Télé-4, CFER et CIMT. Les frais inhérents à la Régie des loteries et courses du Québec ont été payés par Le Soleil. Un litige quant à l'attribution des prix peut être soumis à la RLCQ.

Faire parvenir dans une enveloppe dûment affranchie à:

**Une année ensoleillée**  
 Télé 4 C.P. 4700, Ste-Foy (Québec) G1K 7R9

NOM: \_\_\_\_\_

ADRESSE: \_\_\_\_\_

CODE POSTAL: \_\_\_\_\_

TEL. rés. \_\_\_\_\_ bur. \_\_\_\_\_

Nom de l'émission: \_\_\_\_\_

Date de diffusion: \_\_\_\_\_

## ÉDITORIAL

## LE SOLEIL

Président du conseil d'administration:  
PIERRE DES MARAIS II

Editeur adjoint et rédacteur en chef:  
CLAUDE GRAVEL

Vice-président et trésorier:  
CHARLES-A. POULIN

Président et Editeur:  
ROBERT NORMAND

Directeur de l'information:  
DENIS ANGERS

Directeur de l'édition:  
J.-JACQUES SAMSON

# Bourassa doit faire du ménage

**L**e premier ministre du Québec, M. Robert Bourassa, doit procéder dans quelques jours à un remaniement de son cabinet pour rééquilibrer le partage des tâches après les démissions de trois de ses ministres au cours du débat linguistique et corriger certaines faiblesses dans son équipe avant les prochaines élections.

D'abord, M. Bourassa serait bien avisé de remplacer enfin Mme Thérèse Lavoie-Roux au ministère des Affaires sociales. La ministre s'est révélée incapable d'apporter les correctifs nécessaires à la tête de ce superministère, de planifier à long terme les services de santé pour les personnes âgées et même de régler le problème de l'engorgement des urgences.

Le premier ministre lui avait fourni en juin 1987 l'aide d'un gestionnaire, M. Robert Dutil, qui devait aussi avoir la responsabilité de l'élaboration d'une politique de la famille. On connaît la suite et tout ce dossier est un échec lamentable pour le gouvernement.

Le Québec pouvait par ailleurs compter sur un ministre de l'Environnement très respecté jusqu'à la démission de M. Clifford Lincoln. M. Bourassa doit faire tous les efforts pour le convaincre de réintégrer ces fonctions maintenant qu'il a affiché avec courage sa dissidence sur la loi 178. Le Québec a besoin d'une personne expérimentée pour travailler de pair avec l'homme fort de Brian Mulroney, M. Lucien Bouchard, dans le respect des juridictions des deux gouvernements.

La ministre de l'Immigration, Mme Louise Robic, entache depuis trop longtemps la crédibilité du gouvernement sur la question déterminante de l'intégration des immigrants à la communauté francophone. Le gouvernement a fait suffisamment d'erreurs dans l'ensemble du dossier linguistique pour que le tandem Guy Rivard-Louise Robic en soit écarté.

Le ministre de l'Industrie et du Commerce, M. Pierre MacDonald, s'est en quelque sorte disqualifié. Député de Robert-Baldwin, une circonscription comptant un pourcentage très élevé d'anglophones, il a insulté l'ensemble de cette communauté et il a étalé son désintéressement pour un emploi aussi peu lucratif. Certains rumeurs veulent aussi que Mme Lise Bacon se laisse tenter par le poste de lieutenant-gouverneur ou que M. Gérard D. Levesque songe à la retraite.

Espérons que M. Bourassa ne cédera pas aux pressions du ministre Marc-Yvan Côté et de ses amis pour accéder aux Affaires sociales. Ce n'est pas tout d'abord de la poigne en politique, il faut posséder une vision globale et d'avenir d'un secteur aussi névralgique et en connaître les rouages complexes.

Si M. Gérard D. Levesque se retire effectivement, M. Bourassa a sous la main un ministre qui maîtrise bien le dossier du décloisonnement des institutions financières en M. Pierre Fortier. Comme il s'agit d'une urgence à Ottawa, la présence d'un vis-à-vis québécois qui s'inspire d'un nationalisme économique de bon aloi est importante.

M. Bourassa peut compter sur une relève de qualité avec les députés Guy Belanger, un spécialiste des Affaires sociales; Claude Trudel pour les Affaires culturelles; Christos Sirros, un porte-parole respecté des communautés ethniques; Mme Claire-Hélène Hovington, Mme Violette Trepanier ou l'actuel vice-président de l'Assemblée nationale, M. Jean-Pierre Saintonge.

Son gouvernement jouit toujours d'une forte cote de popularité même s'il a été ébranlé par l'adoption de la loi 178. M. Bourassa a l'occasion de démontrer qu'il a le courage pour faire le ménage nécessaire dans son équipe et que sa députation à la profondeur qu'il lui attribue depuis 1985.

J.-JACQUES SAMSON

# BOURASSA CHUTE DE 10 POINTS!



## La forteresse Europe, une réalité

par

Bernard LANDRY  
contribution spéciale



**P**armi les raisons qui ont amené six pays de l'Europe de l'Ouest à signer le traité de Rome, en 1957, il y avait une volonté presque désespérée de conjurer à jamais ces horreurs qui devaient être les dernières en 1914-18, et qui pourtant se sont reproduites, en plus grave, entre 1939 et 1945. C'est sans doute le premier motif: consolider la paix par l'économie. La deuxième raison, ce sont les États-Unis d'Amérique.

Les Européens ont compris, il y a trente ans, que leurs chances de faire contrepoids à la formidable puissance américaine étaient nulles si l'action continuait de se faire en ordre dispersé. Les leçons enfin tirées de la grande aventure des États-Unis étaient claires. Une grande concentration de population travaillant de concert sur un vaste espace géographique jouissait de possibilités de réussite matérielle presque illimitées. C'est le défi américain qui a donné naissance à la Com-

munauté économique européenne. On se souvient que l'expression «États-Unis d'Europe» a même beaucoup circulé sur le vieux continent pendant un certain temps. Il fut même question d'un projet d'armée européenne intégrée qui fut, par ailleurs, rapidement relégué aux oubliettes.

Evidemment, les Européens ont abordé leur mouvement de concentration dans des conditions bien différentes de celles qui prévalaient en Amérique du temps de Thomas Jefferson. Les souverainetés nationales ont eu, en Europe, tout le temps et toutes les circonstances — pour le meilleur et pour le pire — de se consolider très fortement. Rien de commun entre le Royaume-Uni d'après l'Empire et le Commonwealth of Massachusetts du dix-huitième siècle ou encore entre la France présidée par Charles de Gaulle et la République du Texas qui a rejoint l'Union américaine en 1845.

En d'autres termes, l'Europe économique devait considérer, comme donnée de base de sa construction, la présence de véritables peuples et nations disposant de la souveraineté depuis longtemps et tenant à la conserver.

C'est dans ce contexte que les parties contractantes de 1957 s'attaquèrent à l'instauration des fameuses quatre li-

bertés de circulation pour les personnes, les biens, les services et les capitaux. On peut dire que l'opération fut couronnée d'un succès certain au point d'attirer dans le giron de la CEE six autres pays et d'amener la signature d'un accord de libre-échange entre la Communauté des douze et l'Association européenne de libre-échange qui regroupe une demi-douzaine d'autres pays.

Et pourtant, malgré ces succès presque inattendus, la fluidité économique européenne n'atteint pas celle qui existe, tant s'en faut, entre les États américains qui, sans être parfaite, est appuyée sur une souveraineté nationale aussi puissante qu'indiscutée. Il n'y a pas de commune mesure entre le degré d'intégration possible à l'intérieur d'un seul pays, même fédéral, et les contraintes inhérentes à douze entités fortement distinctes et souveraines.

C'est pourquoi on a relancé à grands frais et fracas une étape plus poussée encore de construction européenne qui doit culminer à la fin de 1992. En réalité, il s'agit, par la mise en place de trois cents mesures législatives et réglementaires, de pourchasser autant d'entraves de tous ordres qui se dressent encore à l'encontre des quatre libertés. Les barrières physiques (comme,

par exemple, l'écartement différent des voies de chemin de fer), les barrières fiscales (les divers taux de taxe à la valeur ajoutée: la fameuse TVA) et les barrières techniques (comme les normes de sécurité de divers produits) vont se retrouver dans le collimateur de cette nouvelle offensive d'intégration.

Même le plan monétaire, longtemps considéré comme l'apanage indivisible et inaliénable de la souveraineté nationale, n'échappe pas à l'europanisation. L'ECU (European Currency Unit) est en voie de passer de simple unité de compte communautaire au statut d'une monnaie que les entreprises et les particuliers utiliseront de plus en plus librement.

Bien sûr, rien de tout cela ne fut et ne sera facile à atteindre. Construire l'Europe, sans anéantir les souverainetés nationales, peut ressembler à la quadrature du cercle. Pourtant le drapeau européen — précisément un cercle d'étoiles d'or sur fond d'azur — flotte de plus en plus souvent à côté des bannières nationales attestant peut-être qu'impossible n'est pas européen...

Bernard Landry est professeur au département des sciences administratives de l'Université du Québec à Montréal.

### Voire Opinion

#### Déçu par le NPD

Je suis entièrement d'accord avec M. Bob White du Syndicat canadien des travailleurs de l'automobile et le coprésident du NPD Québec, M. Pierre Gravelin au sujet de la piètre performance du NPD au Québec lors des dernières élections fédérales.

Ce piètre résultat est très regrettable pour les candidats sérieux qui avaient fait confiance à leur chef, comme Mme Pauline Gingras, candidate dans Laurier, M. Jean-Paul Harnay, candidat dans Lévis et M. Philippe Edmonston, candidat dans Chambly, pour n'en nommer que trois.

Quant à moi, j'avais fait parvenir à M. Broadbent, le 31 mai dernier, des bulletins que je lui suggèrais de distribuer un mois avant les élections.

Ces bulletins recommandaient de voter pour un parti qui semblait être en faveur d'un système fiscal qui avantagerait les ouvriers de classe moyenne et les gens âgés; ils proposaient qu'un revenu de \$15,000 et moins ne serait pas imposable.

Je suggèrais aussi la pension de vieillesse à 60 ans, ce qui au-

rait inciter les gens à prendre une retraite anticipée. Cela aurait comme effet de créer des emplois.

Je proposais aussi l'abolition du Sénat composé d'hommes de paille qui ne sont d'aucune utilité à notre société, mais qui coûtent \$6,200,000 aux contribuables canadiens annuellement.

Ce bulletin était accompagné de trois pages de dépenses scandaleuses faites par le parti Mulroney de 1984 à 1988. Ce bulletin aurait sûrement servi à aller chercher des votes au Québec, mais M. Broadbent n'a même pas répondu à ma lettre.

Ma déception et celle de plusieurs candidats et partisans du NPD vont de pair; nous sommes déçus de l'organisation du parti ainsi que de son chef. Nous espérons qu'il y aura une prise de conscience d'ici les prochaines élections, dans quatre ans.

Leopold Giroux  
Breakeyville

#### Autos bon marché

Votre journal publie depuis plusieurs années des chroniques intéressantes sur l'automobile; elles nous ont fourni des rensei-

gnements très utiles à l'acheteur sur le marché, les techniques nouvelles et les prix.

Je remarque cependant que depuis plusieurs mois, vous semblez oublier de nous fournir des renseignements sur les modèles à prix modique qui sont à la portée d'une grande partie de la population, soit les modèles de \$15,000 et moins.

Je commence à me demander si vos lecteurs ne devront pas acheter des magazines spécialisés à l'avance pour se renseigner adéquatement avant d'acheter une auto ou reprendre-vous vos bonnes habitudes?

Henri P. Levasseur  
Les Saules

Très bonnes remarques, nous en prendrons bonne note. Merci.

Robert Fleury  
Écoles protestantes

Avec l'adoption de la loi 107 en décembre dernier et l'obligation d'être de foi protestante pour qu'un élève soit admis dans une école de la future commission scolaire protestante de Québec, on prévoit que plus des deux

tiers de la clientèle sera de langue française. Dans ce contexte, la population protestante de langue française de la région de Québec doit déjà songer à donner un nom aux écoles primaire et secondaire que fréquenteront leurs enfants. Aussi je me permets de leur suggérer les noms suivants: Henri IV et Samuel de Champlain.

Tous deux étaient protestants et ont dû renier leur foi, l'un pour devenir roi de France et l'autre pour protéger sa position sociale, sinon pour sauver sa peau tout simplement. Samuel de Champlain est le fondateur de la ville de Québec et Henri IV était roi de France à ce moment-là, en 1608, donc aussi roi de la Nouvelle-France.

Pour établir clairement l'existence d'une communauté protestante de langue française à Québec depuis le premier jour de la fondation de la Nouvelle-France, les parents des élèves francophones de la commission scolaire protestante de Québec doivent choisir ces deux noms pour leurs écoles primaire et secondaire.

Pierre Landry  
Québec

#### Le gouffre Via Rail

Vous tous qui payez impôts et taxes, lisez bien ce qui suit.

Pour faire fonctionner Via Rail, le gouvernement fédéral verse une subvention de \$536 millions qu'il additionne aux revenus d'opération pour un montant total de \$714 millions; mais si l'on fait la différence entre ces deux montants, les profits d'opérations ne sont que de \$178 millions.

Alors on fonctionne à perte, d'année en année, et l'on subventionne à même les deniers du peuple.

J'ose croire que si d'occasion vous croisez quelque part le président de Via Rail, M. Denis de Belleval, celui-ci devrait vous saluer avec courtoisie et même plus car son salaire et ceux de bien d'autres dans ces sociétés gouvernementales, leurs sont versés à même nos impôts et nos taxes.

Ah! quelle farce! Et puis quelle différence entre ce cheque de B.S. que l'on verse aux plus démunis et les salaires exorbitants versés à ces protégés du système, presque toujours d'ex-politiciens

qui ne rendront jamais ces compagnies rentables, n'en doutez point.

En vérité, ces compagnies sont de véritables abîmes que l'on ne crevera jamais car pour les gouvernements ce sont des lieux de prédilection pour pouvoir à peu de frais récompenser ces personnages envers qui certains hommes politiques se sentent fort obligés.

Jean Quirouet  
Charlesbourg

#### Patiner en dansant

Je sais bien que les participants au championnat de patinage artistique, diffusé à Radio-Canada le 22 janvier dernier, sont jeunes. Tout de même, ils devraient incorporer un peu de créativité et de danse dans leur jeu. Ils ont tous les atouts pour la performance, surtout avec une musique conçue pour cela. (...)

Je ne suis pas expert mais je crois que certains jeunes manquent de confiance. Il leur faudrait peut-être avoir un peu le trac. Utiliser la danse serait un atout majeur, suivant le style.

Michel Dussault  
Québec

# L'ECONOMIE

## GROS PLAN SUR L'ENTREPRISE

Compagnie gaspésienne

# Verreault Navigation compétitive ouvertement avec les grands chantiers

LES MECHINS — Avec ses 1,500 habitants, la municipalité gaspésienne de Les Méchins connaît peu le chômage saisonnier.



Le « J.E. Bernier » en cale sèche

par J.-CLAUDE RIVARD  
LE SOLEIL

Le brise-glace « J.E. Bernier » y sort aujourd'hui même de la cale sèche après avoir été inspecté de fond en comble, travaux qui ont nécessité le remplacement de 55 tonnes de métal. Avec ses 475 pieds de long et ses 12,500 tonnes, le cargo géant « Lucien Paquin » de la firme Logisteq prendra sa place mercredi.

Chez Verreault Navigation inc., on manque même de main-d'œuvre, et l'on est en train de faire initier une douzaine de femmes de tout âge au métier de soudeur, à la polyvalente de Sainte-Anne-des-Monts. On songe à en faire autant dans le domaine de la mécanique marine où il y a manifestement pénurie de main-d'œuvre qualifiée, disponible et stable.

### Trois femmes

Chose particulière, cette entreprise qui embauche jusqu'à 200 personnes, en période de pointe, est dirigée par trois femmes.

Tout a débuté en 1949, lorsqu'un navigateur de métier, le capitaine Borromée Verreault, a entrepris la construction de goélettes et de travaux de dragage. L'entreprise avait pris de l'élan et un tournant de spécialisation, lors du décès de M. Verreault, en 1982. Celles qu'il laissait dans le deuil ont accepté de continuer son œuvre. Ce sont son épouse, Mme Anita Verreault, présidente, et ses deux filles Claudette, vice-présidente à la division dragage, et Denise, vice-présidente à la division réparations.

### Une leader née

Délicate brunette aux yeux bleus vifs et perçants, Mme De-



Mme Denise VERREAULT

nise Verreault est, à 30 ans, la tête de proue d'un chantier maritime qui compétitionne ouvertement avec les grands chantiers maritimes de Lauzon et de Halifax.

Elle avoue sans détour qu'à l'âge de 24 ans, au décès de son père, elle ne savait pas grand-chose. Tout au plus avait-elle marché sur ses talons, depuis sa tendre enfance. Son titre de bachelière en éducation (UQAR) suspendu dans son bureau atteste qu'elle pensait alors beaucoup plus à faire carrière comme enseignante que comme gestionnaire de compagnie.

« J'adore les enfants et les études antérieurement faites dans le domaine des sciences de l'administration étaient si loin de la réalité quotidienne que je ne me voyais pas d'avenir dans ce domaine », dit-elle.

En 1989, les années ayant passé, les employés voient dans cette femme à l'allure simple et déçagée une leader née, un patron à la fois déterminé et profondément humain.

### La confiance

Le mot « confiance » est la clef d'or de Mme Denise Verreault.

« Une fois qu'on a perdu la confiance d'un client, il est très difficile de la reconquérir », affirme-t-elle.

La Société des traversiers du Québec, le ministère des Transports, la Garde côtière, les firmes Socanav, Logisteq, Iron Ore, Cargill, Marine Atlantique, Mines Québec-Cartier, etc. sont du nombre de ces clients qui ont accordé à Verreault Navigation inc. une confiance que l'on ne veut pas perdre.

Cette confiance, Denise Verreault l'attribue à la minutie et au souci du travail bien fait de ses employés.

Elle a leur dévoué une confiance absolue et un profond respect.

« Nous sommes tous embarqués dans le même bateau. Le balayeur qui voit à ce que les planchers soient propres est aussi

important que moi à l'administration ».

Sous sa gouverne, au chantier maritime, il se trouve une soixantaine de travailleurs (nombre appelé à doubler en certaines périodes de l'année) en plus d'une dizaine d'employés de bureau. Mme Verreault a le souci de donner à son chantier une ambiance de grande famille où chacun se sent utile, indispensable et heureux de vivre.

### Voies d'avenir

Depuis 1982, Verreault Navigation, division réparations, a résolument pris une nouvelle orientation. On a laissé à d'autres la construction et l'entretien des bateaux de pêche. On se spécialise dans la réparation des navires de fort tonnage et on a résolu l'intention d'aller encore plus loin dans cette voie, avec le projet d'agrandir prochainement la cale sèche.

### Un nuage

Mais pour Les Méchins, l'horizon n'est pas sans nuage.

Le quai de l'endroit, indispensable à l'accostage des navires, est en train de s'écrouler et, depuis des années, le gouvernement fédéral promet des réparations qui ne viennent jamais. Elles devaient coûter \$5.5 millions en 1987. On parle actuellement de travaux de \$9 millions. L'an dernier, le ministre Monique Vézina et le député de Matane Jean-Luc Joncas ont encore promis, pendant que les plus optimistes ne voient rien venir avant... 1991, le gouvernement allant jusqu'à inviter Verreault Navigation à investir \$1.2 million dans les travaux.

« Nous préférons investir dans notre propre entreprise », commente Mme Denise Verreault.

La situation met l'économie locale en péril. L'entreprise ne fait pas vivre qu'un groupe d'employés car ce sont, par exemple, les hôtels et les restaurants de l'endroit qui fournissent le gîte et le couvert aux membres des équipages pendant les quatre ou cinq semaines que dure, en moyenne, chaque radoub de navire.

# La progression de l'actif des grandes sociétés industrielles est phénoménale

En 1965, l'actif des sociétés industrielles canadiennes totalisait \$91 milliards. Moins de 21 ans plus tard, les biens des entreprises de ce secteur culminaient à \$756 milliards, grâce à un taux de croissance annuel de 11 %.

par RÉAL LABERGE  
LE SOLEIL

Le rythme phénoménal d'augmentation de la richesse des sociétés canadiennes « suscite des inquiétudes et maints débats sur la répartition de la richesse au pays et la concentration du pouvoir des sociétés », selon une étude publiée dans l'Observateur économique canadien.

### Partage de la richesse

Pour mesurer l'inégalité de la richesse, les auteurs William Krause et Jack Lothian, directeur adjoint et analyste principal de l'OEC, ont comparé diverses variables servant à analyser l'actif, les ventes et les bénéfices des sociétés non financières. Leur article s'intitule « La mesure du niveau de concentration des sociétés au Canada », et s'appuie sur des données de Statistique Canada.

Les auteurs constatent que la concentration de l'actif reste la variable la plus forte, suivie par celle des bénéfices et des ventes. La plupart des mesures utilisées ont confirmé une augmentation de la concentration de la richesse.

L'étude signale pourtant une diminution du rythme de la concentration, de 1977 à 1986, dans un contexte où « la distribution de l'activité financière est devenue plus irrégulière et inégale ».

### Inquiétudes

Les inquiétudes du public de-

vant la concentration de la richesse « entre les mains d'un trop petit nombre de personnes » ne sont pas nouvelles.

Les auteurs rappellent qu'en 1937 la Commission royale sur l'écart des prix a constaté que les 100 compagnies les plus importantes possédaient 65 % du capital total de toutes les sociétés canadiennes.

Or, en 1978, la Commission royale d'enquête sur la concentration des sociétés (Commission Bryce), avait décelé une tendance à la diminution de la concentration globale des sociétés non financières canadiennes. Son étude portait sur les 100 plus grandes entreprises.

### L'empire Bronfmann

Le dernier dénombrement de Statistique Canada, indique que Edward et Peter Bronfmann contrôlent plus de 250 compagnies.

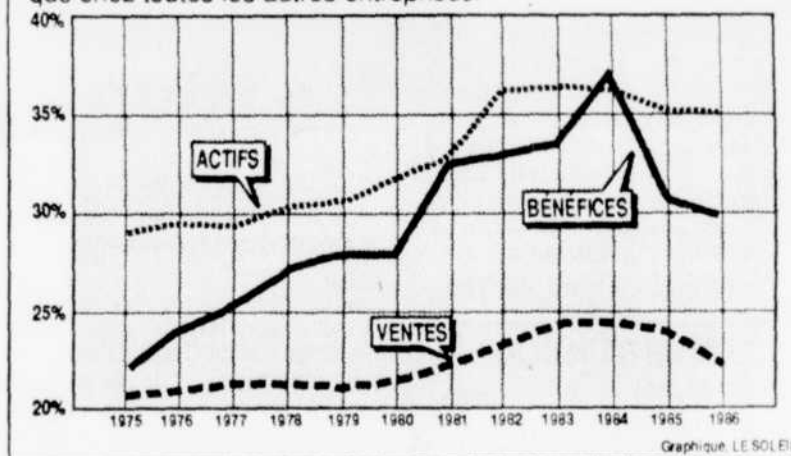
Les auteurs citent également la famille Irving, qui possède plus de 100 compagnies; les Weston et Reichman, qui contrôlent aussi plusieurs entreprises.

L'importance de ces holdings est stratégique dans le contexte nouveau favorable à la création de conglomerats de plus en plus grands et la fréquence des fusions.

De plus, ces entreprises sont dynamiques et diversifient de plus en plus leurs produits et leurs activités, accentuant dans le public

## Toujours plus grandes

Entre 1975 et 1986, les ventes, l'actif et les bénéfices des 25 principales entreprises du Canada ont augmenté plus rapidement que chez toutes les autres entreprises.



l'impression d'une concentration à la hausse.

### Nouveaux mécanismes

À partir de 1978, Statistique Canada innovait dans ses données sur la concentration des sociétés, en considérant l'entreprise comme un groupe de sociétés ayant un contrôle commun.

Selon cette méthode, toutes les sociétés contrôlées par une famille sont agrégées et traitées comme une unité. Il en est de même pour les entreprises multinationales et les conglomerats. Ces données correspondent mieux aux phénomènes de la fusion entre branches, de l'intégration verticale et de la croissance des conglomerats.

Le travail de Statistique Canada trace ainsi une image beaucoup plus précise de la concentration. Ainsi, en 1987, Statistique Canada a pu relever la première augmentation appréciable du niveau de concentration des sociétés.

Les données les plus récentes (1988) révèlent qu'entre 1975 et 1986, les ventes, l'actif et les bénéfices des 25 principales entreprises du Canada ont augmenté plus rapidement que chez toutes les autres entreprises.

Dans le cas des bénéfices, le taux de croissance a été de 190 % pour les 25 principales sociétés, comparativement à 95 % pour toutes les autres, au cours de cette décennie.

## LE PORTEFEUILLE RÉA

Compagnie	Deduction l'émission	Prix à l'émission	Haut / Bas 52 dernières semaines	Cours actuel	C/B 12 derniers mois
<b>ÉMISSIONS 1989</b>					
ACSI-BIOREX (c.d)	100%	\$0.31	\$0.23	\$0.25	-
<b>ÉMISSIONS 1988</b>					
AIR CANADA	50%	\$8.00	\$11.00	\$7.00	\$10.62
AVCORP (IND) (e)	75%	\$4.00	\$4.75	\$2.20	\$2.55
BCE MOBILE	50%	\$10.00	\$30.00	\$11.12	\$27.50
CABANO EXPEDITEX (e)	75%	\$4.00	\$4.30	\$0.90	\$1.00
HEROULX	100%	\$9.00	\$10.00	\$7.75	\$8.25
PAUL MARTIN	100%	\$2.25	\$3.40	\$1.75	\$1.75
SANI MOBILE A (e)	100%	\$2.00	\$1.40	\$0.85	\$1.12
SANI MOBILE bon (e)	100%	-	\$0.15	\$0.02	\$0.04
TRUSTCO DESJARDINS(ab)	50%	-	\$3.70	\$2.50	\$3.40
T.C.G. (GROUPE) (e)	75%	\$4.75	\$4.25	\$2.70	\$2.95
<b>ÉMISSIONS 1987</b>					
AMISK A	125%	\$1.00	\$0.32	\$0.10	\$0.20
AUNORE (RESS)	100%	\$1.75	\$1.10	\$0.35	\$0.35
AUNORE (RESS) bon	100%	-	\$0.19	\$0.01	\$0.01
BASTIEN	100%	\$4.00	\$1.75	\$0.65	\$0.75
BOCENOR BF (GROUPE)	100%	\$4.00	\$3.00	\$1.15	\$2.55
BOMEM	100%	\$3.25	\$2.85	\$1.40	\$1.60
COVER (INDUSTRIES)	100%	\$3.00	\$3.00	\$2.00	\$2.29
COVER (IND) bon	100%	-	\$0.55	\$0.25	\$0.25
DERAGON LANGLOIS	75%	\$2.25	\$0.60	\$0.30	\$0.41
DIABRASIE INTERN.	75%	\$3.75	\$2.60	\$0.85	\$1.15
DOREL (INDUSTRIES)	100%	\$5.00	\$3.95	\$1.90	\$2.75
DUMAGAMI (MINES)	100%	\$16.00	\$14.50	\$8.75	\$11.62
DUMAGAMI (MINES) bon	100%	-	\$3.60	\$1.60	\$2.00
FORATEX INTERN.	100%	\$2.50	\$1.08	\$0.70	\$0.81
FORSEBC A	100%	\$3.25	\$2.10	\$1.05	\$1.20
GOLDEX MINES	100%	\$6.63	\$3.40	\$1.20	\$1.50
GOYETTE (GROUPE)	100%	\$2.91	\$2.45	\$1.40	\$1.40
GOYETTE (GROUPE) bon	-	-	\$0.40	\$0.10	\$0.10

GRUPE EQ DENIS B	75%	\$4.50	\$2.25	\$1.25	\$2.25	5.5
GUARDIAN TRUSTCO	50%	\$5.63	\$4.25	\$1.75	\$1.90	-
HARRICANA (GROUPE) A	75%	\$4.00	\$3.80	\$2.80	\$3.10	9.7
IDEAL (GROUPE) A	50%	\$8.00	\$8.62	\$5.25	\$7.75	8.3
IGLOO VIKSKI	100%	\$2.00	\$1.00	\$0.60	\$0.65	8.1
LASSONDE IND A	50%	\$6.75	\$4.10	\$2.55	\$2.90	16.1
LASSONDE IND bon	50%	-	\$0.37	\$0.03	\$0.03	-
LAVALLIN IND	50%	\$10.00	\$4.60	\$2.72	\$3.00	-
LESSARD BEAUCAGE	100%	\$2.75	\$1.70	\$0.80	\$1.54	4.2
LESSARD BEAUCAGE bon	100%	-	\$0.10	\$0.01	\$0.01	-
MABX	100%	\$2.50	\$1.25	\$0.80	\$0.81	11.6
MABAIE	100%	\$6.00	\$3.50	\$1.36	\$1.65	3.2
MACYRO (GROUPE)	100%	\$5.00	\$5.00	\$1.00	\$1.15	-
MEMOTEC DATA (f)	75%	\$15.63	\$15.37	\$9.75	\$10.00	7.9
METAL DEPLOE A	75%	\$4.50	\$2.75	\$1.00	\$1.55	3.4
METAL DEPLOE bon	75%	-	\$0.25	\$0.02	\$0.03	-
MUSCOCHO (EXPLOR.)	100%	\$3.70	\$4.25	\$2.80	\$3.55	-
PREMIER CDN A	75%	\$7.00	\$6.62	\$4.25	\$4.20	21.0
ROCTEST	100%	\$2.50	\$1.50	\$1.05	\$1.30	8.1
SANI-GESTION	100%	\$2.25	\$2.15	\$1.40	\$1.50	11.5
SANICORP (GROUPE)	100%	-	\$0.25	\$0.08	\$0.08	-
SUMNER SPORTS	100%	\$4.00	\$1.80	\$0.22	\$0.24	-
SYSTEM	75%	\$2.00	\$1.25	\$0.52	\$0.65	13.0
TAURUS CHAUSSURES A	100%	\$7.00	\$4.45	\$0.75	\$0.80	-
TECRAD	100%	\$3.00	\$3.10	\$1.55	\$1.75	17.5
TOLGECO (GROUPE)	100%	\$4.00	\$2.50	\$1.55	\$1.69	3.9
TRANSAT A.T.	100%	\$3.00	\$2.50	\$0.95	\$1.72	10.8
UAP A	50%	\$16.00	\$14.62	\$12.00	\$14.25	13.0
VAN HOUTTE A.L.	75%	\$5.00	\$4.25	\$2.75	\$3.25	9.6
VAN HOUTTE bon	75%	-	\$0.50	\$0.20	\$0.26	-

(a) échange d'actions en 1988 de une action de Crédit Industriel Desjardins pour une action de Trustco Desjardins.  
(b) échange d'actions en 1988 de une action de Fiducie Desjardins pour une action de Trustco Desjardins.  
(c) échange d'actions en 1989 de 1.6 actions de ACSI pour une action de ACSI-Biorex.  
(d) échange d'actions en 1989 de une action de Biorex pour une action de ACSI-Biorex.  
(e) émis en 1988 mais la déduction s'applique à l'année fiscale 1987.  
(f) fractionnement à deux actions pour une en 1987.

Ce tableau nous est fourni hebdomadairement par les renseignements contenus dans ce tableau proviennent de sources que nous croyons dignes de foi, mais nous ne pouvons en garantir l'exactitude.

Tassé le Journal

## Vente de Geoffrion, Leclerc : dénouement aujourd'hui

MONTREAL (PC) — C'est aujourd'hui à 14 heures que l'on connaîtra l'aboutissement des tractations entourant la vente de la maison de courtage Geoffrion, Leclerc.

Au cours d'un entretien, le président et chef de la direction de Geoffrion, Leclerc, M. Guy Desmarais, a indiqué qu'un communiqué sera émis à ce moment.

Dans les milieux financiers, on s'attendait à un dénouement vendredi, quatre jours après que Geoffrion, Leclerc eut révélé que des discussions avaient cours concernant une prise de participation importante dans la maison de courtage. En fait, on prévoyait que la Banque Nationale annoncerait vendredi l'acquisition de Geoffrion, Leclerc dans le but de fusionner cette société avec Lévesque, Beaubien, propriété de la banque.

Or, selon des informations obtenues, vendredi, une offre concurrente — et alléchante — serait venue brouiller les cartes. On apprenait la semaine dernière que le courtier américain Merrill Lynch était sur les rangs, cherchant ainsi à accroître sa présence au Québec.

Le nom du Mouvement Desjardins a également circulé. Mais le porte-parole de Desjardins, M. Daniel Roussel, a nié catégoriquement que le mouvement coopératif s'intéresse, ou ne se soit jamais intéressé, à l'acquisition de Geoffrion, Leclerc.

Du côté de la Corporation du Groupe La Laurentienne, qui détient une participation de 19.4 % de la maison de courtage montrealaise, on n'était moins sûr de ne pas céder ce bloc d'actions, à moins que la direction de la Corporation ait décidé d'entrer enfin dans la course. Mardi, un porte-parole de La Laurentienne, M. Robert Racine, affirmait « l'idée d'une participation minoritaire dans un cabinet de courtage est maintenue intacte par le groupe ». Contredisant son collègue, le directeur des relations publiques de La Laurentienne, M. Jean-François Lamarche, n'était pas affirmatif : « Nous verrons ça lundi », a-t-il lancé laconiquement vendredi.

# La construction d'un grand voilier à La Malbaie fait bien des sceptiques

À 4 h tous les jours, il est sur sa planche à dessin. À 8 h il devient contremaître sur le chantier. À l'automne de 1991, il sera capitaine de grand voilier.

textes de DENIS GAUTHIER  
collaboration spéciale

François Cordeau a quitté la retraite feutrée qu'il s'était aménagée à Pointe-au-Pic pour se lancer dans le projet de construire la réplique exacte du navire de Pierre Le Moyne d'Iberville, le Pélican. « C'est une aventure pire que je ne l'avais imaginée mais pour rien au monde je ne voudrais donner ma place », confie-t-il.

Le Pélican s'est élevé lentement sur la rive de l'embouchure de la rivière Malbaie. La structure de 150 pieds de long sur 35 pieds de large et 46 de haut en laisse plus d'un sceptique. Certains doutent que ce qui devrait devenir une oeuvre d'art itinérante puisse flotter un jour. François Cordeau esquisse un sourire en tirant sur sa pipe. « C'est le moindre de mes soucis », dit-il, sûr de lui.

C'est en 1962 que l'architecte naval entreprend les recherches dans le cadre du projet du Pélican. Le travail l'amène en France et dans différents pays d'Europe. « On ne retrouve pas de plans comme tels. Il s'agit plutôt de règles de construction édictées par les charpentiers », explique-t-il. Il lui a donc fallu retracer l'évolution de l'architecture navale pour en arriver à se faire une idée très exacte des méthodes utilisées à l'époque.

L'initiateur du projet, le mécène David Stewart, voulait construire un bateau pour l'Expo 67. Les délais étaient trop courts pour penser construire le Pélican. On s'est donc tourné vers la Grande Hermine, un modèle deux fois plus petit.

Le projet du Pélican a été relégué aux oubliettes. Il ne devait refaire surface qu'en 1981 alors que David Stewart demande à François Cordeau de prendre le projet en charge. Durant l'hiver de 1983, on entreprend la coupe de bois. « C'est le dernier bateau de ce genre qui sera construit au monde. De nos jours, on ne trouve plus le bois nécessaire à un pareil projet. On coupe les arbres avant qu'ils atteignent la taille suffisante », affirme l'architecte.

Le Pélican est sorti des chan-

tiers de construction de Bayonne, en France, en 1693. Il était l'oeuvre de Fel Arnaud. Quelque 2.000 hommes y ont travaillé durant cinq ans. La construction de la réplique a débuté en 1985. François Cordeau avait alors seulement un homme avec lui. Les travaux prendront fin en 1991. Depuis 1986, on y travaille à longueur d'année. Les effectifs sur le chantier varient entre 20 et 35 hommes.

Au cours des prochaines se-

maines, on terminera de sculpter et d'ajuster les membrures. Par la suite, on commencera à poser les bordées et les échafauds seront démantelés progressivement.

Le lancement est prévu pour le printemps de 1991. On amènera alors la structure actionnée par des moteurs jusqu'à Québec. On prendra l'été pour poser les mâts et terminer le gréement.

La construction du Pélican coûtera \$8 millions. Il faut ajouter \$1 million supplémentaire pour l'entraînement de l'équipage et les derniers ajustements. Les fonds proviennent d'entreprises privées

et de programmes de création d'emplois du gouvernement fédéral.

Cette aventure originale fait tourner bien des regards. Des représentants de réseaux de télévision américains, anglais, canadiens et français ont tous consacré des reportages sur ce projet. « Ce sont les médias de Montréal qui se sont montrés les plus réticents, avoue M. Cordeau. Ils attendent peut-être de nous voir entrer dans le port pour les fêtes du 350e anniversaire pour prendre conscience de ce que c'est construire un grand voilier. »



Le menuisier Jocelyn Tremblay au travail.



Dans le ventre du Pélican

## Casavant achète Estrie-Lait

MAGOG (PC) — Le groupe Casavant, de Saint-Jérôme, s'est porté acquéreur de la firme Estrie-Lait, de Magog, devenant ainsi propriétaire d'une troisième laiterie au Québec ; le groupe affirme maintenant représenter la quatrième plus importante laiterie de la province.

Chose certaine, aucun des 40 emplois ne sera perdu, les employés et distributeurs d'Estrie-Lait étant tous assurés de conserver leur emploi. Les employés ont pris part d'ailleurs à une partie des négociations précédant la vente.

### Grands projets

Chez les nouveaux propriétaires, on parle de grands projets sans pour autant les définir précisément. Ainsi, Estrie-Lait pourrait fabriquer des produits déjà vendus par le groupe Casavant, mais dont le groupe de Lanau-dière devait faire produire commercialement.



**VILLE DE québec**

**APPEL D'OFFRES**

**FOURNITURE DE POTEAUX MÉTALLIQUES RENFORCÉS POUR ENFOUISSEMENT DIRECT DANS LE SOL**

AVIS PUBLIC est, par les présentes, donné que des offres cachetées, scellées, endossées pour FOURNITURE DE POTEAUX MÉTALLIQUES RENFORCÉS POUR ENFOUISSEMENT DIRECT DANS LE SOL, et adressées au Greffier de la Ville, Hôtel de Ville de Québec, bureau 216, Québec, seront reçues jusqu'au MERCREDI LE 22 FÉVRIER 1989, à QUATORZE HEURES QUINZE (14h15), heure locale.

Veuillez prendre note que le bureau du Greffier est ouvert de HUIT HEURES TRENTE (8h30) à SEIZE HEURES QUARANTE CINQ (16h45).

Les intéressés peuvent se procurer les formules d'appel d'offres et obtenir les renseignements pertinents en s'adressant au personnel de la Division des approvisionnements et inventaires, 1195, rue St-Jean, Québec, 691-6242.

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

Le Greffier de la Ville  
Antoine Carrier, Avocat

Québec, le 1er février 1989



**VILLE DE québec**

**APPEL D'OFFRES**

**SERVICE DE L'INGÉNÉRIERIE**

AVIS PUBLIC est, par les présentes, donné que des offres cachetées, scellées, endossées, « Fourniture de pièces de granite - projet place Royale », et adressées au Greffier de la Ville, Hôtel de Ville de Québec, seront reçues jusqu'à jeudi, le 16 février 1989 à quatorze heures quinze (14h15), heure locale.

Ce contrat consiste principalement en la fourniture de dalles, de bordures, de marches et de différentes pièces de granite.


Les intéressés peuvent se procurer les documents de soumission nécessaires au secrétariat du Service de l'ingénierie situé au 65, rue Ste-Anne, 12e étage. Ils peuvent aussi obtenir les renseignements pertinents en s'adressant au personnel de la Division du développement des réseaux au numéro de téléphone 691-7192.

Les soumissionnaires sont priés de prendre note que le bureau du Greffier est habituellement ouvert entre 8h30 et 16h15. Les personnes intéressées à assister à la séance d'ouverture des soumissions peuvent le faire en se rendant au bureau du Greffier à la date et à l'heure qui marquent l'expiration du délai accordé pour la réception des soumissions.

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

LE GREFFIER DE LA VILLE  
ANTOINE CARRIER, Avocat

Québec, le 15 janvier 1989



**VILLE DE québec**

**AVIS PUBLIC**

AVIS PUBLIC est, par la présente, donné, qu'à une séance du Conseil municipal de la Ville de Québec tenue le 30 janvier 1989, les règlements suivants ont été lus pour la première fois:

3432 - Décretant l'acquisition de gre à gre ou par expropriation de certains immeubles, ainsi qu'un emprunt de 800.000,00\$ nécessaire à cette fin.

3433 - Modifiant le règlement 3395 - Décretant l'exécution de travaux d'ouverture et de prolongement de rues et l'installation de services municipaux au coût total de 4.869.500,00\$, ainsi qu'un emprunt de 4.271.000,00\$ nécessaire à cette fin.

3434 - Décretant l'acquisition de gre à gre ou par expropriation de certains immeubles au coût total de 170.000,00\$, la Ville devant défrayer une part de 85.000,00\$, compte tenu d'une subvention de 85.000,00\$ qu'elle doit recevoir, ainsi qu'un emprunt nécessaire à cette fin.

3435 - Modifiant le règlement 3344 - Décretant l'exécution de travaux de nature capitale pour l'année 1989 au coût de 11.082.500,00\$. La Ville devant défrayer une part de 10.792.500,00\$, compte tenu d'une contribution de 290.000,00\$ qu'elle doit recevoir, ainsi qu'un emprunt nécessaire à cette fin.

Il peut être pris connaissance desdits règlements au bureau du soussigné durant les heures d'ouverture.

Le Greffier de la Ville  
Antoine Carrier, avocat

Québec, le 31 janvier 1989

**BESOIN D'UN COUP DE MAIN POUR VOTRE PUBLICITÉ?**

Consultez votre représentant:

**647-3435**

**LE SOLEIL**



**COMMUNAUTÉ URBAINE DE QUÉBEC**



**AVIS PUBLIC**

**RÉUNION DU COMITÉ EXÉCUTIF**

Avis est, par la présente, donné qu'une réunion publique du Comité exécutif se tiendra le 7 février 1989 à 14h, dans la salle du Conseil au siège social de la CUQ, 399, rue Saint-Joseph Est, Québec.

Denis St-Martin, avocat  
Secrétaire de la CUQ

Québec, le 6 février 1989



**Régie de l'assurance automobile du Québec**

**VOUS AVEZ TOUTE NOTRE ATTENTION**

**APPEL D'OFFRES**

**RM-1915-AP-89**

La Régie de l'assurance automobile du Québec sollicite, auprès d'une firme spécialisée en consultation informatique, des offres pour l'engagement de deux (2) analystes-programmeurs pour participer aux travaux relatifs aux modifications du système d'immatriculation dans le cadre des projets d'amélioration prioritaires pour l'année 1989.

**DOCUMENTS DE SOUMISSION**

Disponibles à compter du lundi 6 février 1989 aux heures normales de bureau: 8h30 à 12h, 13h à 16h30.

**Québec:** RÉGIE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC  
Service des ressources matérielles  
1122, chemin Saint-Louis, 2e étage, local 212  
Sillery (Québec)  
G1S 1E5  
Tél.: (418) 643-8217

**Montréal:** RÉGIE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC  
870, boul. de Maisonneuve Est, 5e étage  
Montréal (Québec)  
H2L 4S8  
Tél.: (514) 873-7319

**DATE ET HEURE DE CLÔTURE**

Le jeudi 16 février 1989 à 15h.

Les soumissionnaires pourront assister à l'ouverture des soumissions qui se tiendra au 1122, chemin Saint-Louis, 2e étage, salle 214-B à Sillery, immédiatement après l'heure de clôture.

Seules les soumissions des firmes ayant une place d'affaires au Québec seront considérées aux fins d'octroi des contrats.

La Régie de l'assurance automobile du Québec ne s'engage à accepter ni la plus basse ni aucune des offres reçues.

**Le chef du Service des ressources matérielles**  
**Jean-Pierre Tasse**



**Kmart**

LA FORCE DU QUÉBÉCOIS

**CORRECTIONS**

Dans notre cahier publicitaire « Super achats » prix en vigueur du 6 février au 11 février.

**Page K-11 - Bas-culotte unitaire à l'unité et en lot de 6.** Les illustrations ont été inversées.

*Nous nous excusons de ce contretemps.*

**COMMUNAUTÉ URBAINE DE QUÉBEC**



**APPEL D'OFFRES**

**STATIONS DE TRAITEMENT DES EAUX USEES**

PROJET NO 333  
APPEL D'OFFRES  
NO AO-80-39

**FOURNITURE DE CENTRES DE COMMANDE DE MOTEURS**

La Communauté urbaine de Québec recevra jusqu'à 15 heures, le 28 février 1989, des soumissions pour la fourniture de centres de commande de moteurs dans le cadre de la réalisation de deux (2) stations de traitement des eaux usées.

Les documents de soumission sont disponibles aux bureaux de l'équipe de gestion du projet de la Communauté, 399, rue Saint-Joseph Est, 4e étage, Québec, G1K8E2, moyennant un paiement non remboursable de cinquante dollars (50\$) pour chaque exemplaire, effectuée sous forme d'un cheque visé à la Communauté urbaine de Québec.

Toute soumission, pour être acceptée, doit être accompagnée soit d'obligations conventionnelles au porteur ou d'un cheque visé pour un montant égal à cinq pour cent (5%) du montant de la soumission, soit d'un cautionnement de soumission correspondant à dix pour cent (10%) du montant de la soumission et émis selon les prescriptions des documents de l'appel d'offres.

Toute soumission doit être présentée sous pli cacheté dans les enveloppes qui accompagnent les documents de l'appel d'offres et se trouver physiquement entre les mains du personnel du secrétariat de la Communauté, 399, rue Saint-Joseph Est, suite 515, Québec, G1K8E2, à l'heure et au jour précédemment indiqués. Les soumissions sont ouvertes en public le même jour, à l'heure susdite, par le secrétaire ou son mandataire officiel, accompagné d'un témoin.

Seules seront considérées les soumissions des fournisseurs ayant leur principale place d'affaires au Québec (c'est-à-dire le principal établissement d'où les affaires sont dirigées et où le personnel de maîtrise et l'équipement se trouvent ordinairement).

La Communauté urbaine de Québec ne s'engage à accepter ni la plus basse, ni aucune des soumissions reçues, ni à encourir aucune obligation d'aucune sorte envers les ou les soumissionnaires.

Denis St-Martin, avocat  
Secrétaire de la CUQ