

QUESTIONS D'ARGENT

SUR LES MARCHÉS

L'enfant prodigue

De façon unanime, le marché a salué l'annonce, par Vidéotron, de la vente de ses intérêts dans Videotron Holdings Plc, sa filiale de Grande-Bretagne, un actif total de 1,4 milliard \$ dont Vidéotron possède 56%. C'est le signal d'un retour au bercail pour le câblodistributeur québécois qui va pouvoir concentrer ses énergies sur le marché nord-américain.

Chez Nesbitt Burns, Jean Laroche souligne que Vidéotron a tout d'abord réalisé un bon coup avec cet investissement qui lui a coûté 235 millions \$ et qui sera revendu peut-être plus de 700 millions \$.

Mais la décision de se concentrer en Amérique du Nord est aussi très bien perçue, au moment même où les États-Unis viennent d'adopter la nouvelle loi sur les télécommunications qui prévoit une déréglementation en règle de tout ce secteur. Il faut s'attendre à une vague de fusions et d'acquisitions, selon M. Laroche, et le retrait de Vidéotron lui permettra de dégager la marge de manoeuvre nécessaire pour profiter des occasions qui vont sûrement se présenter.

Tant M. Laroche que Charles Moreau, vice-président de Lévesque Beaubien Geoffrion, croient que le titre devrait quitter les 10 \$ et quelque où il navigue présentement pour se tenir dans les 14 \$.

Domtar est un autre titre québécois qui a suscité l'intérêt des courtiers depuis que le gouvernement a enfin confirmé qu'il se départirait de son bloc de contrôle, une décision attendue depuis des années.

Du calme cependant, puisque tout indique que le gouvernement ne vendra pas à n'importe quel prix, d'une part, et d'après Alan Lamb, vice-président chez Richardson Greenshields, la valeur estimée par le marché oscille dans les 11 et 12 \$, alors que le titre se transige actuellement à près de 10,50 \$.

Charles Moreau croit quant à lui qu'il va s'écouler encore pas mal de temps avant que la vente ait lieu. La stabilité du titre depuis l'annonce de la vente suffit, à ses yeux, à confirmer cette prédiction.

Il faut aussi souligner la performance du titre de Nortel (autrefois Northern Telecom) qui a insufflé, à lui seul, de la vie au secteur des produits industriels, remarque Alan Lamb. L'indice a gagné 2,6% à la bourse de Toronto, alors que l'indice de la bourse n'en gagnait que 0,12%.

L'action est partie d'un creux de 63,50 \$ pour se hisser rapidement à 68,25 \$ après que la compagnie ait dé-

Voir MARCHÉS en B 2



Pierre C.
Asselin

Que sera le supermarché de demain ?

RÉJEAN LACOMBE
Le Soleil

■ QUÉBEC — L'an 2000 est à nos portes. Les spécialistes du secteur de la distribution alimentaire prédisent que cette industrie devra faire face à « des changements quasi révolutionnaires ». Tous ces profonds chambardements seront provoqués par les progrès de la technologie qui auront pour fonction première d'améliorer la productivité de l'industrie.

Il ne s'agit pas là d'aventures oniriques. Ces différentes constatations sont avant tout le fruit d'un sondage mené par le Conseil canadien de la distribution alimentaire (CCDA) auprès des principaux acteurs de cette industrie. « Ces développements, de préciser les dirigeants du CCDA, sont au coeur des efforts entrepris par l'industrie dans le cadre du programme nord-américain d'amélioration de la productivité, connu sous l'appellation *Efficacité continuellement renouvelée*. »

REPENSER, REDÉFINIR...

Pour l'industrie, il faut donc repenser les façons classiques de faire des affaires, en plus de redéfinir les com-

pétences du personnel et de concevoir les méthodes de formation appropriées pour répondre aux nouveaux besoins.

L'univers de la distribution alimentaire nord-américaine devra donc faire face très rapidement au changement technologique. La configuration des magasins sera modifiée.

L'industrie devra en outre s'acclimater aux nouvelles réalités démographiques. En plus, elle doit faire face à l'érosion des différences entre les mo-

des traditionnels de distribution et la disparition des frontières dans un environnement multinational.

DES INVESTISSEMENTS

Tout le monde s'entend également que cette redéfinition du paysage commercial entraînera des investissements importants. « Des investissements à long terme, prévoit-on, sont requis pour permettre aux infrastructures de gros et de détail de progresser vers un futur dont les contours restent difficile à préciser. »

Il s'agit là d'un secteur névralgique dans l'économie canadienne. Ainsi, selon Statistique Canada, les ventes des magasins d'alimentation ont atteint en 1994, 53,5 milliards \$, une hausse de près de 3 milliards \$ sur l'année précédente.

L'enjeu est donc important. D'autant plus que le consommateur, comme le constate le CCDA, est de mieux en mieux informé, expérimenté et se montre très exigeant envers les entreprises qui lui proposent ses services.

DES CHAMBARDEMENTS

Ainsi, dans un avenir pas tellement lointain, on devrait voir apparaître

des magasins plus grands que québécois, des supermarchés plus grands qui offriront un plus grand nombre de produits et de plus en plus de services spécialisés. En outre, les marques privées devraient occuper une place de choix.

Plusieurs changements technologiques ont déjà fait leur apparition dans la grande majorité des supermarchés. Les fameux codes-barres occuperont, selon les experts, une place de plus en plus grande. Lorsqu'ils sont combinés à l'utilisation des radio-fréquences, explique-t-on, ils donnent un contrôle électronique en temps réel de l'inventaire. À ce chapitre, le sondage démontre que la grande majorité des répondants sont d'accord à dire que les codes-barres sur les palettes et les caisses amélioreraient l'efficacité de leurs opérations.

Parmi les autres enjeux technologiques, on parle de l'interface graphique des systèmes informatiques, de conception des systèmes informatiques des entrepôts, de l'architecture des systèmes d'information, de la technologie des radiofréquences, etc.

On est loin du magasin général d'antan...

L'AUTOMOBILE

Les affaires reprennent chez Chrysler

MARCEL COLLARD
Collaboration spéciale

■ Après une année de transition, la compagnie Chrysler retrouve son rythme normal dans la production des fourgonnettes. Elle devrait rapidement réaffirmer sa suprématie dans ce créneau qu'elle a découvert, il y a une dizaine d'années.

Le constructeur américain a manqué de véhicules sur les marchés au Canada et aux États-Unis. Il a pu continuer à produire les versions des Grand Caravan et Grand Voyager en même temps qu'il adaptait les chaînes d'assemblage. Cependant, il lui a fallu cesser la production des Caravan et Voyager aux usines de Windsor, Ontario et de St-Louis, Missouri pendant un certain temps pour modifier l'outillage.

Les affaires ont repris avec 69 570 fourgonnettes vendues au Canada en 1995. C'est environ 3% de moins qu'en 1994, considérée pourtant comme une année record. La Caravan est la plus populaire que sa jumelle la Voyager, avec 38 798 ventes, dont 16 718 au Québec. Aux États-Unis, on note par contre, une diminution de 7,5%. Pour Chrysler, l'année 1996 s'annonce meilleur.



La Plymouth Voyager, modèle SE Rallye 1996, équipée de roues en alliage et de verre à écran solaire.

leur. L'essai d'une Plymouth Voyager permet de réaliser l'ampleur des changements. Quelle évolution!

Visuellement plus esthétique, plus élégante et plus aérodynamique, elle n'a plus rien de commun avec sa de-

viante, l'Autobeaucoup. Bien qu'il reste encore à faire du progrès, la finition est plus soignée, moins de plastique et de vibrations.

La gamme Voyager se décline dans les versions de base, SE et LE. La nô-

tre, une SE, comptait plusieurs options, soit des sièges baquets au centre, des commandes électriques du verrouillage, l'attelage remorque et

Voir CHRYSLER en B 2

GRANDE VENTE DE FÉVRIER

9050



Aspire 1995 - 5 portes

- Moteur 4cyl., 1,3 l E.F.I.
- Servofrein, chauffe-moteur
- Intérieur en tissu
- 2 coussins gonflables
- Et plus encore...

10 495\$*

Remise
additionnelle
de 750\$
pour
diplômés
(si admissibles)

SERVICE DE NUIT
Ouvert du lundi au jeudi
jusqu'à 3h a.m.

**Sable "GS"
1996**



9470

- Air climatisé
- Vitres et portes électriques
- AM/FM stéréo cassette
- Contrôle vitesse
- Et beaucoup plus encore...

21995\$*

427\$**
par mois
le plan 24 mois

**Montcalm
Automobiles Inc.**

901, 1re Avenue, Québec 529-2131



9405

Mystique "GS" 1996 4 portes

- Air climatisé
- Automatique surmultipliée
- AM-FM CD Hi-Fi
- Et beaucoup plus encore...

18 495\$*

307\$**
par mois
le plan 24 mois

* Remise Ford incluse. Taxes et transport en sus.
** Taxes et transport en sus. Remise Ford incluse.
Premier versement et dépôt exigés au début du bail.
Compteur de 15008 ou échange équivalent. Utilisation de
25 000 km/an, excédent de kilométrage prévisible à 4¢ le km.

Illustrations à titre indicatif

PARLONS FRIC

Les fonds d'investissement non enregistrés et le fisc

Jusqu'ici, nous avons surtout traité des fonds d'investissement dans le cadre des régimes d'imposition différée, soit principalement le REER et le FERR. Cependant, vous pouvez également les utiliser avantageusement pour gérer votre portefeuille non enregistré. La question d'un lecteur de Victoria-Ville ayant vendu ses unités de fonds d'obligations canadiennes nous permettra d'y voir plus clair. La fin de sa lettre est explicite: « En d'autres mots, j'aimerais que vous expliquiez le traitement fiscal des fonds mutuels. » Ce sujet étant vaste et complexe, nous tenterons de vous en expliquer les règles de base touchant les fonds canadiens.



Pierre Juneau

Avec la collaboration de Jean Courchesne

Il s'agit simplement de soustraire le coût de vos unités de leur prix de vente. Dans votre calcul, n'oubliez pas que:

- les frais d'entrée s'ajoutent au coût des unités; — les frais de vente doivent être soustraits du produit de disposition; — les unités acquises par le réinvestissement des revenus ne doivent pas être omises.

Il vous faut bien comprendre que les rendements antérieurs, que vous lisez dans les tableaux statistiques des journaux, incluant cet élément en supposant la vente théorique des unités à la date du tableau que vous consultez.

UN EXEMPLE

Le cas de notre lecteur étant trop élaboré pour le traiter ici, nous allons vous présenter un exemple simplifié pour illustrer les conséquences fiscales de la détention d'un tel fonds. Le voici:

— Achat en 1995: 100 unités à 10 \$ = 1000 \$ — Revenu réinvesti en 1995: 120 \$ / 11 \$ = 10,91 nouvelles unités — Vente en 1996: 110,91 unités à 9,83 \$ = 1090 \$

Pour 1995, notre investisseur recevra les relevés fiscaux requis pour lui indiquer comment traiter son revenu de 120 \$ dans ses déclarations fiscales de l'année. Quant à 1996, il calculera une perte en capital comme suit en rapport avec cette transaction:

1090 \$ — 1000 \$ — 120 \$ = (30 \$)

Cette perte devra être réclamée contre un gain en capital de 1996. Tout solde pourra s'appliquer contre les gains en capital nets des trois années précédentes ou des années futures.

CONSEILS ET STRATÉGIES

Pour terminer, voici nos éléments habituels de réflexion concernant votre portefeuille non-enregistré:

1. N'oubliez pas l'objectif d'en maxi-

miser le rendement après impôts et de calculer celui-ci annuellement;

2. Établissez vos autres objectifs, vos besoins et votre zone de confort;

3. Si vous désirez utiliser des fonds d'investissement, déterminez en conséquence les catégories appropriées et sélectionnez vos fonds en fonction des critères mentionnés dans nos chroniques antérieures;

4. Pour faciliter vos calculs fiscaux et vos décisions, tenez à jour un registre pour chacun de vos fonds;

5. Tout comme pour l'achat, vous pouvez répartir votre risque à la disposition en vendant vos unités en plusieurs étapes échelonnées sur une certaine période de temps;

6. Obtenez toutes les informations requises afin de bien comprendre les transactions que vous envisagez.

Nous aurons l'occasion de revenir aux sujets des impôts et des fonds canadiens et étrangers dans de prochaines chroniques. à

Bonne semaine!

POUR NOUS REJOINDRE

NDLR — Cette chronique est ouverte aux questions des lecteurs. Deux comptables qui sont aussi planificateurs financiers ont accepté de répondre à celles qui seront adressées à Parlons fric (adresse et télécopieur inscrits plus bas). Jean Courchesne, c.g.a. est conseiller en finances personnelles à la Caisse populaire Saint-Yves, à Sillery, et Pierre Juneau, c.a. est représentant au Groupe financier Concorde.

Questions de fric
Journal LE SOLEIL
925, Chemin St-Louis
Québec
G1K 7J6
Fax: 686-3429

LE TEMPS DES IMPÔTS

La corvée des déclarations de revenus commence et se prolongera jusqu'au 30 avril. Les auteurs de Parlons fric s'appliqueront dans les prochaines semaines à répondre à vos demandes d'information sur ce sujet. Il n'est évidemment pas question de compléter des rapports d'impôt mais plutôt d'attirer votre attention sur certains détails qui vous aideront dans la préparation de cette tâche.

LES RETOURNÉS

CHRYSLER Un habitacle amélioré

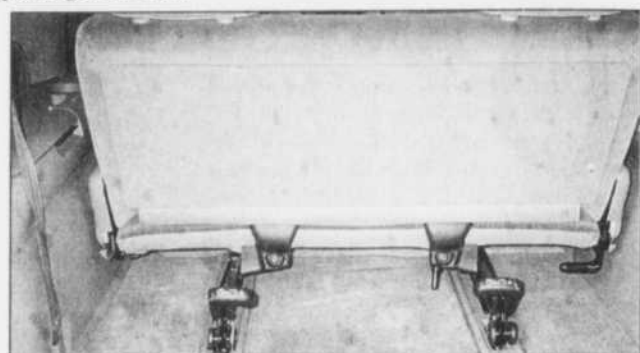
Suite de la B 1

une deuxième porte coulissante du côté conducteur, qui s'avère très utile si vous avez souvent à transporter plusieurs passagers. En série, la SE inclut la colonne de direction inclinable, le régulateur de vitesse intégré au rayon du volant et les freins ABS. Il y avait en plus l'ensemble Rallye, exclusif à la SE qui se distingue par des roues en alliage, des pneus 215/65R15, du verre à écran solaire, des appliques de bois, la couleur de la calandre et des poignées assortie à celle de la carrosserie.

L'habitacle a un aspect nettement plus moderne et l'agencement des couleurs fait bonne impression. Il a gagné 200 mm (8 pouces) de longueur. Pour accueillir sept passagers, la fourgonnette était aménagée avec deux sièges baquets à l'avant et au centre, ainsi qu'une banquette un peu étroite pour trois personnes à l'arrière. Elle est facile d'accès. Sous le hayon arrière, il faut savoir piler en hauteur bagages et

autres marchandises et se débrouiller pour utiliser le moindre espace libre entre les banquettes et sous les sièges. La banquette montée sur un système de roulettes à l'intérieur de glissières moulées dans le plancher peut être facilement avancée d'environ 200 mm, libérant amplement d'espace pour le transport d'objets encombrants.

La hauteur des mécanismes d'arrimage hypothèque sérieusement le volume et la superficie de rangement. Vous direz que la banquette s'enlève facilement. C'est vrai, mais il faut s'y prendre à deux. Il vaut mieux ne pas parler du coffre à gants, quasi inexistant, mais on peut se reprendre ailleurs, notamment un tiroir avec verrou sous le siège du côté passager avant, mais qui ne fait pas très solide.



La banquette montée sur un système de roulettes.

MARCHÉS Surveiller Cambior

Suite de la B 1

croché un énorme contrat d'un milliard \$ pour l'implantation d'un réseau de télécommunications par la compagnie Sprint. Cette poussée représentée, sur le plan technique, l'arrivée de Nortel dans un nouveau territoire. Il s'agit, pour M. Lamb, d'un titre de croissance par excellence, qui pourrait atteindre un prix-cible de 74 \$.

Il signale aussi la correction qui a marqué les titres aurifères, dont l'indice a reculé de 3,2 % pendant que le prix de l'or reculait de 1,6 %. Il ne faut pas se surprendre si les fluctuations des aurifères, plus liquides, sont plus prononcées que celles du prix de l'or, et il reste optimiste quant aux prochaines semaines. L'or devrait continuer à prendre de la valeur et parmi les titres à surveiller, il cite Cambior, qui vient de subir un léger recul à 19,50 \$, mais qui devrait se relever pour se diriger vers les 24 \$ selon lui.

Dans le même secteur, Charles Moreau mentionne le titre d'Explorations Diabor. La compagnie du géologue André Gaumont vient de conclure une entente avec un gros joueur, Barrick Gold, pour la propriété La Grande. Le partenaire américain pourra détenir

50 % d'intérêt dans la propriété en échange d'un investissement de 3 millions \$ au cours des quatre prochaines années.

BIOCHEM PHARMA

M. Moreau ne peut s'empêcher, non plus, de mentionner l'émission de Biochem Pharma, qui se prépare à récolter 180 millions \$ sur le marché en émettant 3 millions d'actions, soit un peu plus de 5 % de la compagnie. Bien connue pour son médicament contre le SIDA, Biochem suscite surtout de l'intérêt pour l'application du même produit contre l'hépatite, un marché beaucoup plus grand. Par ailleurs, l'indice Dow Jones a continué sur sa lancée la semaine dernière, jusqu'à 5541 vendredi. Jean Laroche ne se laisse pas gagner par le vertige. Il croit qu'avec les faibles taux d'intérêt qui risquent de persister longtemps, les investisseurs continueront de privilégier la bourse.

Pour conclure, en cette période de REER, M. Laroche relève une statistique qui démontre que, d'après une moyenne calculée sur les 50 dernières années, les titres gagnent en moyenne 22 % entre octobre et janvier, contre tout juste 6 % de janvier à octobre. Vos explications valent les nôtres...



DEMANDE D'EXPRESSION D'INTÉRÊT GESTION DES BIENS IMMOBILIERS ET DES INSTALLATIONS

La Société Radio-Canada détient et exploite des installations dans l'ensemble des provinces et des territoires du Canada. Le cadre d'exploitation est fondé sur une répartition régionale, chaque région correspondant, en grande partie, à une province.

La SRC cherche à obtenir des demandes d'expression d'intérêt à l'égard de la gestion de ses biens immobiliers et de ses installations. Ces demandes serviront également à la présélection des prestataires de services chargés d'effectuer tous travaux ultérieurs.

Les services envisagés comprennent les principales fonctions reliées à l'ensemble des biens immobiliers détenus en propriété ou en location et gérés par la SRC à l'échelle nationale:

1. Gestion et entretien des systèmes liés à l'exploitation d'immeubles
2. Services d'exploitation d'immeubles, y compris l'entretien, la sécurité, la reprographie et la distribution du courrier
3. Planification et exploitation - gestion des installations

Les intéressés peuvent obtenir la trousse Demande de renseignements en s'adressant à:

Marlene Johnson
SRC TORONTO
TÉL.: (416) 205-2272
TÉLÉC.: (416) 205-7593
INTERNET: gjackson@toronto.cbc.ca

Pour
VENDRE
ta
MAISON

686
3311



RABAIS EXCEPTIONNELS
SUR LUXUEUSES AUDI 1995
Venez faire l'essai de l'un de nos 3 derniers
démonstrateurs offerts à des prix jamais vus!

AUDI 90 sport 1995
5 vitesses, climatiseur,
groupe électrique, toit ouvrant,
roues sport, sac à skis, 4000 km

AUDI A6 1995
automatique,
équipement complet,
9000 km

AUDI S6 1995
5 vitesses,
équipement complet,
10 000 km



Que-Bourg Auto (1984) Ltée

Votre concessionnaire Audi à Charlesbourg
626-7777

Pour
VENDRE
ton
AUTO



LES ANNONCES
CLASSÉES

686
3311

Une annonce claire...*

Financement prêt-rachat pour une période de 60 mois. **La mensualité indiquée inclut tout:** les taxes (TPS et TVQ), le transport et la préparation. À l'échéance, vous pourrez, à votre choix, nous retourner le véhicule ou acheter la Tercel pour 4175\$ et la Corolla pour 5500\$. Pour la limite de kilométrage, nous avons des programmes spéciaux avantageux pour les grands voyageurs. Dans ce cas-ci, le kilométrage prévu est de 24 000 km par année et un supplément de ,04¢ s'ajoute au contrat pour chaque kilomètre excédentaire. **Vous n'avez aucun comptant à verser** et vous ne commencez à payer que 30 jours seulement après l'achat. Si vous avez du comptant ou un échange équivalent, nous réduirons la mensualité au prorata. Cette offre est sujette à l'approbation du crédit. Elle est valide pour un temps limité.



* Nos concurrents ont l'habitude d'écrire les choses importantes en tout petit alors que chez nous, c'est l'inverse, ce sont les petites choses qui sont importantes.

...chaque Client est notre meilleur Client!

Ste-Foy
Toyota
Angle Henri IV et du Versant Nord 658-1340

L'AUTOMOBILE

ESSAI ROUTIER

La Plymouth Voyager respire l'équilibre

MARCEL COLLARD
Collaboration spéciale

■ Québec — Sur les routes de montagnes, la Plymouth Voyager respire à l'aise, avec un moteur de 3,3 litres qui sait mobiliser un attelage de 158 CV.

L'essai routier de la Voyager dans la Réserve faunique des Laurentides, avec quelques passagers à bord, permet de mettre à l'épreuve ce moteur V6 offert en option dans la version SE. Quelques modifications apportées en 1996 permettent d'améliorer quelque peu le couple du moteur, ce qu'on ressent dans les accélérations, même dans les côtes.

Si on tient compte de ses ressources quand même limitées, elle se débrouille bien dans les reprises. Quelques chevaux ont été supprimés sur la puissance potentielle, mais les effets sont loin d'être évidents. La transmission automatique quatre rapports accomplit très bien le travail.

Il apparaît certain que le moteur de série 4 cylindres, 2,4 l, de 150 CV, manifeste beaucoup de courage, mais le conducteur se sentira probablement abandonné à lui-même en certaines

occasions. La SE n'a pas droit à l'option du 3,8 litres, réservée à la gamme supérieure LE.

Les corrections apportées à l'aérodynamisme rendent la conduite plus stable; le véhicule est moins déporté par le vent.

Le comportement routier s'en trouve grandement amélioré. L'équilibre dans les courbes demeure stable. Les suspensions sont généralement adéquates, sauf qu'à l'arrière, les réactions sont parfois brutales.

Le concept de l'habitacle allongé procure une vision périphérique exceptionnelle, avec une surface vitrée de 32% de plus que l'ancienne fourgonnette.

Le poste de conduite s'en trouve nettement amélioré. En plus, les commandes sur fond noir sont facilement réparables, à portée de la main.

Conduire devient un agrément, surtout que le véhicule se manœuvre bien



L'intérieur de la Dodge Grand Caravan SE, semblable à celui de la Plymouth Voyager, spacieux avec 32% de surface vitrée de plus.

en circulation urbaine. Le rayon de braquage est beaucoup plus court, 0,9 mètre de moins (3 pieds), ce qui facilite bien des choses. Par temps très froid, la puissance de la soufflerie

semble être à l'origine d'un petit problème de dégivrage des vitres latérales. L'habitacle est bien isolé. À la vitesse de croisière, à peine quelques sifflements d'air réussissent à fran-

FICHE TECHNIQUE

MODÈLE ESSAYÉ:
PLYMOUTH VOYAGER SE (RALLYE)

Prix: essai: 26 995 \$ (transport et préparation inclus)

Catégorie: fourgonnette

Modèles offerts: de base, SE, LE

Fabriqué à: Windsor, Ontario

Concurrents: Astro, Safari, Lumina, Windstar, Mazda MPV, Villager, Quest, Previa

Moteur/Alimentation: V6, 158CV, Injection multipoint séquentielle

Roues motrices: avant

Boîte de vitesse: auto: 4 rapports

Suspension: indépendante

Direction: crémalière assistée

Freins: av.: à disque; arr.: tambour (ABS)

Poids: 1677 Kg

Consommation: 13L/100 km (essai) 9 à 13 L/100 km (Transports Canada)

Pneus: 215/65R15

Garantie: 3 ans / 60 000 km

POUR

Tenue de route
Carrosserie rigide
Silhouette élégante
Accessoires

CONTRE

Suspension arrière
Rangement arrière
Dégivrage latéral

chir les double bourrelets d'étanchéité des portières. Il manquerait des poignées au pavillon pour aider à monter bord ou en descendre.

Chrysler jubile. Déjà, les Voyager/Caravan ont obtenu le titre de la voiture de l'année de l'Association des journalistes automobiles du Canada, en décembre, et le titre nord-américain, au Salon de Détroit, au début de janvier.

EN BREF

Salon de Toronto

Le Salon de l'auto de Toronto se tiendra du 16 au 25 février, au Centre des congrès et au SkyDome. La liste des nouvelles présentations canadiennes est intéressante car elle comprend un certain nombre de véhicules montrés au Salon de Détroit en janvier. Le salon regroupe 150 exposants et nécessite une superficie de plus de 37 000 mètres carrés (400 000 pieds carrés). Le droit d'entrée est de 10\$ pour les adultes. On fera le tirage quotidien d'une Elantra, valant environ 13 000\$. M.C.

La façon de dire...Voyager

Dans le magazine L'Automobile, on parle des véhicules en termes souvent charmants. Voici une description de la fourgonnette Plymouth Voyager: «Oeil perçant et bec d'aigle, mine luisante, le nouveau Voyager revient gonflé d'ambition, laissant au placard le costume américain traditionnel pour un habit à l'européenne.» Et de l'ancien modèle, il écrit qu'il «accusait son âge». Faut-il se surprendre qu'il ait comparé la Lincoln Sentinel, à Détroit, à «une jolie blonde en robe fourreau». M.C.

NOTRE PROMOTION SE POURSUIT

198\$ par mois

CIVIC 96

Location de 48 mois, franchise de kilométrage de 96 000 km, frais de 6¢ le kilomètre excédentaire. Transport, préparation, taxes, immatriculation et assurance en sus. Modèle CX 5 vitesses. Comptant exigé: 850\$. Sous réserve de l'approbation du service du crédit.

ACCORD 1996

6,8% TOUTE UNE AUTO! TOUT UN TAUX!

Financement d'achat ou de location

298\$ PAR MOIS EN LOCATION *** AUCUN COMPTANT

Basé sur 48 mois. Franchise de kilométrage de 96 000 km, frais de 6¢ le kilomètre excédentaire. Transport et préparation inclus, taxes, immatriculation et assurance en sus. Modèle Accord LX 5 vitesses. Sous réserve de l'approbation du service du crédit. (comptant de 1330\$ exigée pour l'odyssey).

348\$ par mois

ODYSSEY 96

6,8% FINANCEMENT D'ACHAT OU LOCATION

EXCLUSIF À AUTO Frank & Michel BOISCHATEL

5690 boul. Sainte-Anne BOISCHATEL
822-2252
1-800-567-2252

CONÇUE ET CONSTRUITE SANS CONCESSION

MAURICE ROY Geep CHEVROLET Oldsmobile

LA SOLUTION EST À DEUX PAS.

Boulevard de la Capitale, (sortie Seigneuriale), Beauport
Tél.: (418) 666-9900

AUTOS LAURIER INC.

2025, boul. Charest Est Ste-Foy (au bas de la côte Myrand)

681-4631

à partir de **14 495\$** autre rabais disponible

4x4, 4 cyl., 2,5 L, manuel 5 vitesses, roues 15", pneus 205-75R15, toit souple amovible, servofrein, rétroviseur double, arceau de sécurité, plaque de protection, chauffe-moteur et plus.

Transport, préparation et taxes en sus. Tous les rabais inclus. *Rabais supplémentaire 500\$ Faites l'essai du véhicule Chrysler (si admissible). Les illustrations peuvent différer des véhicules annoncés.

JEEP YJ "S" 1995

4X4 Jeep Cherokee 1996

18 995\$

TAXES, TRANSPORT EN SUS

GOSSELIN

Jeep, Eagle ST-NICOLAS 831-2050

Caravan 96 démonstrateur

Prix réduit Bon choix

JD Dodge CHRYSLER

à deux pas de la Chute Montmorency
5740, boul. Sainte-Anne, Boischatel 822-2424
Ligne directe: 694-3104

Soledé de démonstrateurs 1317 W

- BMW 740 IA, 1995, blanche, 12 000 km. Valeur à neuf 85 800\$. Rabais démo 12 000\$. Prix spécial 73 800\$
- 325 i, Cabriolet, manuelle, blanche, intérieur cuir noir, 18 000 km. Valeur à neuf 58 000\$. Rabais démo 9100\$. Prix spécial 48 900\$
- 325 i, 4 portes, manuelle, grise, intérieur tissu noir, 9 000 km. Valeur à neuf 44 400\$. Rabais démo 6500\$. Prix spécial 38 900\$
- 318 i, 2 portes, manuelle, noire, intérieur similicuir beige, 4000 km.

Soledé de 1317 W d'occasion

- BMW 320 i, 1993, manuelle, rouge, intérieur noir, 70 000 km. Spécial 23 900\$
- BMW 325 i, 1992, manuelle, grise, intérieur noir, 52 000 km. Spécial 23 900\$
- BMW 325 i, 1992, automatique, rouge, intérieur noir, 84 000 km. Spécial 22 900\$
- BMW 318 i, 1992, manuelle, bourgogne, intérieur beige, 86 000 km. Spécial 18 900\$

automobiles Jalbert 1885, boul. Central, Qué. 687-4840 (angle Hamel et du Vallon)

Gratuit toit d'été ou 600\$ d'équipements gratuits à l'achat d'un YJ

MAISONNEUVE

Jeep Eagle

138, Maisonneuve et 47, boul. René-Lévesque Est
529-8135



La formation en carrosserie n'est pas qu'une affaire masculine. Pour preuve, ces élèves inscrites à un cours de peinture de véhicules, sous la direction de Pierre St-Hilaire.

L'automobile change, les carrossiers aussi

GILLES CARIGNAN
Le Soleil

■ QUÉBEC — Le marché du travail? Éric Dion, 18 ans, n'est pas vraiment inquiet. «Je pourrais déjà travailler... si j'avais le temps», dit-il, sans arrogance.

Mais voilà, du temps, Éric n'en a pas beaucoup présentement. C'est que depuis septembre, il fréquente à temps plein l'école Wilbrod-Bherer, inscrit en formation professionnelle. Sa spécialisation: la carrosserie.

À un moment où certains commencent déjà à s'angoisser à l'idée de trouver un boulot d'été, Éric pense que son seul «problème» sera de... choisir: «J'ai fait le tour, et il y a deux ou trois places qui sont intéressées.» Des petits garages, de surcroît pas loin de son patelin natal, près du Lac-Clément, où il souhaite d'ailleurs s'installer pour de bon une fois son cours terminé. Le beau tableau, quoi! Question de chance? «Quand t'es qualifié, il n'y a pas trop de problèmes», dit-il simplement.

Ils sont 20 autres, âgés entre 17 et 30 ans qui, comme Éric, suivent depuis l'été le nouveau programme de carrosserie offert à Wilbrod-Bherer, établissement rattaché à la Commission des écoles catholiques de Québec. Il s'agit du seul programme du genre offert dans la grande région de Québec.

L'école n'ayant pas encore produit de diplômés en carrosserie, aucune statistique n'est disponible sur le taux de placement. «Mais le bassin d'emplois est grand et la plupart des jeunes n'auront pas beaucoup de difficulté à se placer», soutient Jean-Claude Dionne, chef de groupe en carrosserie.

«On a même déjà une banque d'employeurs qui nous ont téléphonés et qui se disent intéressés à embaucher nos finissants!» Sans compter que plusieurs d'entre eux travaillent déjà dans le domaine, signale-t-il, une expérience qui, doublée d'un diplôme, en fera des candidats de choix.

Selon les plus récentes statistiques du ministère de l'Éducation, à l'échelle provinciale, plus de 62% des finissants de 1993-1994 en carrosserie avaient déniché un emploi au 31 mars 1995, soit moins d'un an plus tard. Donnée non négligeable, pour 80% d'entre eux, on

parle d'un emploi à temps plein. «À mon avis, 50% de nos étudiants vont trouver un travail après leur stage», estime Michel Boivin, directeur adjoint à Wilbrod-Bherer, responsable du secteur motorisé. Le domaine n'est pourtant pas en pleine expansion. Si les perspectives sont bonnes, c'est en partie que la main-d'œuvre qualifiée est une denrée recherchée, explique en substance M. Boivin.

«Les nouvelles technologies sortent tellement vite que les employeurs ont grand besoin de jeunes à la fine pointe», renchérit Jean-Claude Dionne. Et ce, tant dans les petits garages, les ateliers de réparation que les grandes usines de fabrication.

En soi, «l'automobile change beaucoup», ajoute M. Dionne. Les matériaux de fabrication se sont diversifiés, de nouvelles composantes sont apparues, les méthodes de travail ont aussi évolué considérablement. Notamment pour répondre aux nouvelles normes en matière de santé et d'environnement, souligne-t-il.

D'où la nécessité d'une formation poussée pour oeuvrer aujourd'hui en carrosserie. Ce qu'est pleinement en mesure d'offrir Wilbrod-Bherer, grâce à ses locaux tout neufs aménagés l'an dernier,

dit Michel Boivin. Un investissement de 3 millions\$.

D'UN PARE-CHOC À L'AUTRE

Que faut-il pour devenir un bon carrossier? «Une bonne vue, une facilité avec ses mains, un bon sens du toucher et aussi beaucoup de patience», résume Éric Dion, qui se décrit comme un «manuel de nature».

Du débosselage à la peinture, en passant par le méticuleux travail de finition et les savantes et précises manipulations de coloration, la formation en carrosserie couvre une quinzaine de métiers. Au total, 1575 heures de cours, théoriques et pratiques, réparties sur trois sessions, ainsi qu'une période de stage en milieu de travail. Un second groupe d'apprentis carrossiers amorcera sa formation en février. Déjà en décembre, les demandes d'inscription se comptaient par dizaines. Mais les places, elles, sont limitées à 22.



Les élèves se pratiquent sur des véhicules endommagés.

Vous en voulez plus Locations à moins de **475\$ /mois***

	337\$*	SENTRA XE 95 Unité 7373 Automatique, servofrein, servodirection, air climatisé
	336\$*	PICK-UP 95 Unité 7369 2x4, servofrein, servodirection, manuelle 5 vitesses
	399\$*	ALTIMA LXE 95 Unité 7446 Automatique, servofrein, servodirection, air climatisé, vitres, portes, miroirs et antennes électriques
	474\$*	PATHFINDER XE 95 Unité 7456 Automatique, servofrein, servodirection, air climatisé, ensemble électrique, marchepied
	428\$*	PICK-UP 95 Unité 7295 V-6, 4x4, servofrein, servodirection, manuelle 5 vitesses

* Basé sur un contrat de location de 48 mois, allocation de 96 000 km sans frais additionnels, premier versement et dépôt de sécurité exigés, valeur de rachat garantie non obligatoire. Transport et préparation inclus. Taxes (TPS et TVG) en sus.

ROBERGE NISSAN
6964, boul. Ste-Anne, L'Ange-Gardien 822-1475

Les concessionnaires automobiles de la grande région de Québec

1 Ste-Foy Iallier
2000, boul. Charest O. Sainte-Foy 687-2525

2 PAQUET NISSAN
RABAIS jusqu'à 3000\$ Paiement ÉTÉ 1996
3580, boul. de la Rive-Sud Lévis 838-3838

3 MÉTIVIER TOYOTA
160, route Kennedy Lévis 837-4701

4 PONTIAC BUICK Cadillac GMC
3001, rue Kepler (Parc Colbert) Ste-Foy 659-6420

5 Einstein NISSAN
5250, rue John-Molson angle Einstein par Henri-IV 650-5353

6 ROAD POINT
5250, boul. de la Rive-sud C.P. 460, Lévis 833-3201

7 Citadelle
89, Kennedy, Lévis 835-1171

8 Ste-Foy SATURN SAAB ISUZU
3330, rue Watt, Ste-Foy 653-1312

9 Ouverture prévue le 11 mars 96 Québec
SATURN SAAB ISUZU
765, rue Marais, Québec (voisin Reno Dépôt)

10 JD Dodge CHRYSLER
Mettez-nous à l'essai 5740, boul. Saint-Anne Boischatel 822-2424

11 FILLION FORD
6218, boul. Sainte-Anne L'Ange-Gardien 822-0610

12 Pour toujours... Toyota c'est Charlesbourg!
6070, boul. du Jardin 623-9843

13 Automobiles Langlois Inc.
6090, boul. Ste-Anne L'Ange-Gardien 822-0671

14 Service et pièces ouverts jusqu'à 23h du lundi au vendredi incl. Cartier
1475, Pi XI Sud Val-Bélair Sortie Ste-Geneviève de l'autoroute Henri IV 847-6000

15 LEVIKO HYUNDAI
Automobiles Lévis (1991) Ltée 144, route Kennedy Lévis 833-7140

16 AUTOS LAURIER INC.
2025, boul. Charest O. Sainte-Foy (au bas de la côte Myrand) 681-4631

17 ACURA
4901, boul. des Galeries 622-8180

18 MARLIN CHEVROLET-OLDSMOBILE Inc.
2145, Charest O. Ste-Foy 688-1212

19 Lachance MAZDA (Lévis)
5095, Louis-H.-Lafontaine Lévis 837-8897

20 Lévis Suzuki
9305, boul. de la Rive-Sud Lévis (coin Lallemant) 835-5050

LE COURRIER
DE L'AUTO

Q À partir de quel moment est-ce moins nécessaire d'assurer sa voiture pour ses propres dommages? Est-ce obligatoire de prendre cette clause « collision »?

R En matière d'assurance, c'est au chapitre de la responsabilité civile qu'existe votre seule obligation qui est d'opter pour une protection minimale de 50 000\$. Ce minimum légal est aujourd'hui un peu dépassé et bien des automobilistes optent plutôt pour des protections de 300 000\$, 500 000\$ et plus mais ceci n'est pas vraiment le but de votre question. En ce qui concerne vos propres dommages, la loi n'impose aucune obligation. C'est à vous de décider. Et pour vous décider, vous devez vous demander si vous êtes capable d'assumer financièrement des dépenses pouvant aller jusqu'à la perte totale de votre voiture. En fait, il faut considérer la valeur du véhicule (en tenant compte bien sûr de son état général et non seulement de l'année-modèle) et de votre capacité financière à assumer vous-même cette perte en cas d'acci-



dent responsable. Si vous avez effectué un emprunt pour vous procurer votre voiture, il est d'ailleurs possible qu'une institution prêteuse vous oblige à prendre cette couverture pour la durée du contrat dans le cas d'un prêt-auto avec lien sur la voiture.

Encore une fois, c'est à l'automobiliste que revient la décision finale. Dans certains cas, c'est évident. Par exemple, une Cavalier 1984 ne vaut pas la même chose qu'une Chevrolet Lumina 1995! Dans d'autres cas, il faut prendre le temps nécessaire pour bien évaluer le pour et le contre.

Q Est-ce vrai qu'un essuie-glace de lunette arrière est indispensable dans le cas des voitures « Hatchback » ou familiale?

R Tout ce qui peut aider un automobiliste à améliorer sa visibilité au volant est selon nous valable puisque ceci contribue à accroître sa sécurité. Et c'est le cas de l'essuie-glace. Et c'est un fait que dans le cas des types de voitures que

vous mentionnez, l'essuie-glace arrière est particulièrement important puisque la turbulence de l'air attire littéralement toutes les saletés de la route. Le phénomène est surtout remarquable l'hiver, lorsque le sel et le calcium se mettent de la partie.

Q À une intersection où il y a quatre panneaux d'arrêt, qui passe en premier?

R La meilleure façon de répondre à votre question est de citer l'article 370 du Code de la sécurité routière. « À une intersection réglementée par des panneaux d'arrêt pour toutes les directions, le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette doit immobiliser son véhicule et céder le passage à tout véhicule qui a rejoint l'intersection avant lui. Il doit également céder le passage aux piétons qui traversent la chaussée qu'il s'apprête à croiser ou à emprunter ».

Q Durant les derniers gros froids que nous avons connus, la batterie de ma voiture a rendu l'âme et j'ai dû la faire remplacer. J'aimerais connaître quel est l'entretien recommandé pour que cette nouvelle batterie dure le plus longtemps possible.

R 1. Inspectez régulièrement votre batterie pour y déceler d'éventuels signes de fuite, des brides de fixation lâches ou manquantes, des fentes dans le boîtier (souvent en raison d'un trop fort serrage des brides de fixation), des fentes dans le couvercle (souvent dues à une mauvaise installation).

2. Si votre batterie est de type « avec entretien », vérifiez périodiquement le niveau d'électrolyte et ajoutez de l'eau au besoin selon la norme.

3. Enlevez la corrosion autour des bornes et sur le dessus de la batterie avec un mélange de bicarbonate de soude ordinaire dans de l'eau.

4. Faites vérifier l'état de la batterie à l'aide d'instruments spéciaux.

LE CONSEIL DU CAA

Petites précautions

Des fusibles, ce n'est pas éternel! De plus, ça ne coûte pas cher et ça ne prend pas beaucoup de place dans le coffre à gants, par exemple. Pourquoi alors ne pas vous acheter un assortiment de fusibles de rechange pour ranger le tout dans votre voiture? Vous vous félicitez d'avoir suivi ce conseil en cas d'urgence! Ou si vous tombez en panne avec votre véhicule!

EN BREF
Tercel: meilleure voiture usagée

Toyota et Honda dominent dans la satisfaction des clients puisqu'elles ont accaparé les cinq premières positions du sondage organisé par l'Association canadienne des automobilistes. Grande gagnante, la Toyota Tercel des années 1992, 1993 et 1994 a obtenu le trophée de la meilleure voiture usagée. Il s'agit du premier titre du genre pour la Tercel, mais Toyota a rapporté le trophée pour une 9e fois, dont quatre fois avec la Corolla et trois avec la Camry. Plus de 21 000 propriétaires ont répondu au sondage. Dans une proportion de 93,5%, les propriétaires de Tercel ont affirmé qu'ils feraient le même choix si c'était à refaire et 88,3% se sont déclarés très satisfaits. Trois critères sont retenus: le degré de satisfaction des propriétaires, la fiabilité mécanique et le coût des réparations. On tient compte aussi du nombre de propriétaires qui rachèteraient le même véhicule. Voici la liste des 10 meilleurs véhicules usagés retenus cette année: la Toyota Tercel, la Toyota Camry, la Honda Civic, la Toyota Corolla, la Buick Century, la Oldsmobile Cutlass Ciera, la Ford Crown Victoria/Mercury Grand Marquis, la Mazda 323/Protegé et la fourgonnette Pontiac/Chevrolet Lumina.

Une batterie mal entretenue peut être dangereuse

■ QUÉBEC (AP) — Les batteries d'automobiles et plus spécialement celles dites « sans entretien » peuvent présenter des dangers.

Les organismes militant pour la sécurité des consommateurs rappellent qu'un « nombre relativement important d'explosions de batteries est signalé, généralement sans conséquences corporelles graves ».

La majorité des défauts a été détectée sur des batteries dont l'âge est supérieur à deux ans (60% entre 2,5 et 3,5 ans), très souvent lors de l'action du démarreur, surtout lorsque la voiture a été immobilisée pour un court arrêt.

Les risques de blessures sont de deux sortes:

— blessures par projections de parties solides du corps de la batterie (risques de contusions ou de plaies ouvertes);

— lésion de la peau ou des yeux par l'acide (électrolyte) projeté lors de l'explosion.

CAUSES

La batterie est un organe capable de restituer (décharge) l'énergie électrique emmagasinée (charge) sous forme « d'énergie chimique ».

Lors de l'utilisation (décharge), la réaction chimique conduit à la production de la tension (6 volts ou 12 volts suivant les modèles). Lors de la charge, la réaction chimique se produit en sens inverse, emmagasinant ainsi de l'électricité.

Or, si la tension de charge est trop forte (supérieure à 14 volts pour une batterie de 12 volts, ce qui peut arriver si le régulateur de l'alternateur de la voiture est défaillant ou la tension du chargeur de batterie mal réglée), il y a électrolyse de l'eau avec dégagement d'hydrogène côté négatif et d'oxygène côté positif. Ce deux gaz constituent un mélange détonant qu'une simple étincelle peut faire exploser, si la concentration est suffisante. L'élévation de température est un phénomène aggravant la possibilité d'explosion.

QUELQUES CONSEILS

— Au moment de l'achat d'une batterie neuve contenant déjà l'électrolyte, vérifiez que celui-ci n'a pas coulé par les orifices de remplissage et transportez la batterie bien horizontalement et en évitant de la secouer.

— Préventivement, assurez-vous que le niveau du liquide est correct, même si votre batterie est dite « sans entretien ».

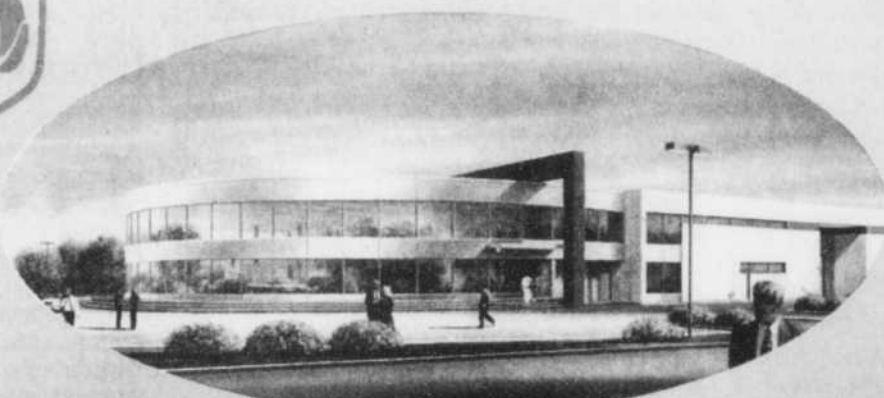
— Surveillez l'état de vieillissement de votre batterie en demandant à un garagiste (qui doit normalement posséder les appareils indiquant l'état de la batterie par simple mesure entre les bornes) d'effectuer ce contrôle, lors des visites périodiques.

— En cas d'accident: en cas de projection, laver longuement à grande eau les parties atteintes et communiquer avec les services d'urgence ou votre médecin, qui est seul habilité à définir un traitement curatif.



vous présente

Le nouveau concept de vente de véhicules, légèrement utilisés qui regroupe plusieurs marques et modèles. Vous pouvez maintenant vous procurer un véhicule presque neuf à une fraction du prix tout en conservant les privilèges des garanties du manufacturier.



LE CENTRE DES LÉGÈREMENT UTILISÉES DE LA RÉGION DE QUÉBEC

<p>JUSTY GL 1994</p> <p>4x4, 4 portes, automatique, rouge, 35 000 km</p> <p>209⁹⁶</p> <p>AUCUN COMPTANT par mois (36 mois)</p>	<p>GEO METRO 1993</p> <p>4 portes, 5 vitesses, radiocassette, bourgogne, 47 000 km</p> <p>219⁹⁶</p> <p>AUCUN COMPTANT par mois (24 mois)</p>	<p>DODGE SPIRIT 1994</p> <p>Air climatisé, volant inclinable, régulateur de vitesse, radiocassette, 33 000 km, beige</p> <p>239⁹⁶</p> <p>AUCUN COMPTANT par mois (36 mois)</p>	<p>NEON HIGHLINE 1995</p> <p>Garantie jusqu'à 100 000 km</p> <p>2 portes, transmission automatique, 32 000 km, aileron, blanc</p> <p>249⁹⁶</p> <p>AUCUN COMPTANT par mois (48 mois)</p>
<p>DAKOTA 1994</p> <p>6 cylindres, automatique, rouge, 27 000 km</p> <p>259⁹⁶</p> <p>AUCUN COMPTANT par mois (36 mois)</p>	<p>DODGE SPIRIT 1995</p> <p>Garantie jusqu'à 100 000 km</p> <p>Air climatisé, volant inclinable, régulateur de vitesse, radiocassette, 21 000 km, bleu</p> <p>269⁹⁶</p> <p>AUCUN COMPTANT par mois (48 mois)</p>	<p>NEON HIGHLINE 1995</p> <p>Garantie jusqu'à 100 000 km</p> <p>4 portes, automatique, vert, 26 000 km, aileron</p> <p>279⁹⁶</p> <p>AUCUN COMPTANT par mois (48 mois)</p>	<p>JEEP YJ 1995 4x4</p> <p>Garantie jusqu'à 100 000 km</p> <p>Noir, automatique, radiocassette, toit rigide, mag</p> <p>299⁹⁶</p> <p>AUCUN COMPTANT par mois (48 mois)</p>
<p>DODGE CARAVAN 1995</p> <p>Garantie jusqu'à 100 000 km</p> <p>7 passagers, vitres teintées, radiocassette, 2 coussins gonflables, blanc</p> <p>299⁹⁶</p> <p>AUCUN COMPTANT par mois (48 mois)</p>	<p>INTREPID 1995</p> <p>Garantie jusqu'à 100 000 km</p> <p>Tout équipée, sièges électriques, 30 000 km, vert</p> <p>329⁹⁶</p> <p>AUCUN COMPTANT par mois (48 mois)</p>	<p>CIRRUS LX 1995</p> <p>Garantie jusqu'à 100 000 km</p> <p>Blanche, 6 cylindres, tout équipée, 26 000 km</p> <p>329⁹⁶</p> <p>AUCUN COMPTANT par mois (48 mois)</p>	<p>JEEP CHEROKEE 4 X 4 SPORT 1993</p> <p>2 portes, radiocassette, volant ajustable, automatique, vert, 45 000 km</p> <p>399⁹⁶</p> <p>AUCUN COMPTANT par mois (48 mois)</p>
<p>RAM WAGON SLT 2500 1995</p> <p>RARE</p> <p>Garantie jusqu'à 100 000 km</p> <p>8 passagers, modèle SLT, 2 climatiseurs, tout équipée, rouge</p> <p>399⁹⁶</p> <p>AUCUN COMPTANT par mois (48 mois)</p>	<p>CHRYSLER LeBARON DÉCAPOTABLE 1995</p> <p>A VOIR</p> <p>Seulement 4 000 km, tout équipée, vert, intérieur garni cuir</p> <p>449⁹⁶</p> <p>AUCUN COMPTANT par mois (48 mois)</p>	<p>NEW YORKER 1995</p> <p>Garantie jusqu'à 100 000 km</p> <p>Blanc, tout équipée, 24 000 km</p> <p>459⁹⁶</p> <p>AUCUN COMPTANT par mois (48 mois)</p>	<p>GRAND VOYAGER LE 1996</p> <p>Garantie jusqu'à 100 000 km</p> <p>20 000 km, entièrement équipée, 2 climatiseurs, 2 portes coulissantes, blanc</p> <p>499⁹⁶</p> <p>AUCUN COMPTANT par mois (48 mois)</p>

C'est quoi un véhicule LÉGÈREMENT UTILISÉ

Plus de question sans réponse, mais toutes les réponses à vos questions. Communiquez avec les vrais spécialistes; ils sont à votre entière disposition, 12 heures par jour de 9h à 21h, 5 jours par semaine, du lundi au vendredi.



Daniel Simard vice-président directeur des ventes, Gilles Gagnon directeur des ventes voitures d'occasion, Chantale Ramsay ds. commerciale, Patrice Lafflamme conseiller vente et location, Alain Brideau conseiller vente et location, Marcel Jutras conseiller vente et location, J-François Laroche conseiller vente et location, Christian Boudreau conseiller vente et location, J-Marie Gagnon conseiller vente et location, René Lafflamme conseiller vente et location, Normand Bernier conseiller vente et location

5035, Louis-H.-Lafontaine, Lévis 837-2411

Notre sélection de véhicules légèrement utilisés est impeccable. Chaque véhicule est sélectionné avec soin par nos acheteurs professionnels et inspecté d'un bout à l'autre par nos techniciens spécialisés. De plus, tous nos véhicules sont garantis. Bref, vous procurer un véhicule légèrement utilisé, c'est vous procurer un véhicule presque neuf... à une fraction du prix!

*Nos termes sont basés sur une location de 24, 36 ou 48 mois, frein d'utilisation 25 000 km par an. Aucune obligation de rachat d'un véhicule à la fin du bail. Les photos de référence peuvent varier légèrement des véhicules offerts. **Les taxes sont en sus.

OPINIONS

LE QUOTIDIEN DE LA CAPITALE

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

ÉDITORIAL

30 milliards \$ plus tard

La vague de protestations contre la réforme de l'assurance-chômage de l'ex-ministre du Développement des ressources humaines, Lloyd Axworthy, a gagné la Gaspésie, Québec et Montréal ces derniers jours. La nécessité d'une réforme de ce régime dénature s'impose pourtant depuis plus de dix ans. La Commission Forget, en 1986, en était venue à des recommandations fort semblables: baser les prestations sur le revenu gagné au cours de l'ensemble de l'année précédente plutôt que sur le nombre de semaines travaillées accumulées, éliminer des critères l'indice régional de chômage et le travail saisonnier. Le rapport Forget a été placé sur une tablette par l'ex-ministre conservateur Benoît Bouchard, sans même qu'il ait été débattu.

Dix ans plus tard, les frais de l'assurance-chômage ont grimpé de huit à 16 milliards \$ et ce régime est plus que jamais de l'assistance sociale déguisée. Il est possible d'obtenir jusqu'à 32 semaines d'assurance-chômage après avoir accumulé seulement 12 semaines de travail. Il n'y a plus aucune relation directe entre les cotisations payées et les bénéfices reçus: les prestations équivalent dans pareils cas à 53 fois le montant payé par le travailleur en cotisations au régime. L'assurance-chômage est devenue un mode de vie pour des centaines de milliers de Canadiens: 40% des prestataires y ont eu recours de façon régulière au cours des cinq dernières années.

La détermination des opposants à la réforme n'a pas de quoi étonner. Les mêmes groupes —et souvent les mêmes personnes— étaient montées aux barricades en 1986 et avaient fait reculer le gouvernement Mulroney pour préserver un statu quo qui s'est traduit par des dépenses de 30 milliards \$ en dix ans que la Commission

Forget cherchait à économiser. Les protestataires prétendent à tort qu'Ottawa veut les détrousser de sommes qui leur appartiennent et qui leur sont dues. Le fonds de l'assurance-chômage est constitué de cotisations versées par les travailleurs à raison de 3 \$ par tranche de 100 \$ de gains assurables, peu importe la fréquence des recours, et par les employeurs qui souscrivent 4,20 \$ par tranche de 100 \$ de salaire payé. Les « clients réguliers » sont aux crochets des cotisants qui n'en réclament jamais et des employeurs.

En ignorant totalement l'ouverture du programme à 500 000 travailleurs à temps partiel proposée dans la réforme Axworthy, ce qui correspond bien pourtant à une nouvelle réalité du travail et ce qui est une mesure de justice sociale et en rejetant la base de calcul du revenu annuel plutôt que d'un nombre de semaines de travail, les opposants à la réforme dévoilent leurs véritables intentions. Ils cherchent, comme en 1986, le maintien d'un système qui avantage ceux qui gardent un emploi le temps minimum requis pour se qualifier et ceux qui ne voient aucun intérêt à rechercher un autre emploi aussi longtemps qu'ils reçoivent des prestations. Ce qui est le cas d'un grand nombre de travailleurs saisonniers.

L'expression du mécontentement d'une tranche de la population face à la rareté de l'emploi et à la pauvreté est fort compréhensible. Il ne faut cependant pas confondre les choses. L'urgence d'une réforme de l'assurance-chômage est criante; le coût du régime a doublé en moins de 15 ans parce que le courage politique a manqué pour y apporter les correctifs nécessaires et le cancer se développe dans le programme. L'assurance-chômage doit être ramenée à ce qu'elle devait être: une formule temporaire de soutien du revenu en cas de perte d'emploi.

La sécurité du revenu quant à elle est fournie par les gouvernements provinciaux, avec les impôts de l'ensemble des contribuables et des transferts fédéraux. Les vices de l'actuel programme de l'assurance-chômage créent deux classes de bénéficiaires de l'aide de la collectivité, une iniquité à laquelle devraient être sensibles aussi ceux qui protestent actuellement.

Le nationalisme multiplie les guerres et les occasions de guerre. Le droit des peuples à l'autodétermination a multiplié le nombre d'États (de 50 à 190 depuis 1914) et, par simple jeu mathématique, accru le nombre de prétextes pour en découdre. Les guerres post-guerre froide, écrit le politologue et historien Joseph Krulic de la Fondation nationale des sciences politiques, ne sont pas nées de la force des États, mais de leur faiblesse ou de leur décomposition. Il n'ose l'écrire directement, mais de sa thèse ressort l'idée que l'impérialisme et la dictature n'ont pas que de mauvais côtés!

Sa contribution à *Nations et nationalismes** donne le ton de cet ouvrage collectif dans lequel les méfaits du nationalisme contemporain déclas-

sent de loin ses retombées positives même si certains de ses coauteurs proposent des visions plus nuancées du phénomène. La vague nationaliste qui émerge de l'écroulement du système communiste conjugué en son sein autant des revendications et des frustrations traditionnelles des peuples que des courants internationalistes libéraux.

Un confrère de Krulic, Gil Delannoï, rappelle que le nationalisme gouverne d'abord au nom de l'homogénéité d'une culture. Puis, dans un deuxième temps, il s'efforce par ses politiques d'en arriver à une culture homogène. Gare alors aux minorités!

Tout nationalisme, selon lui, se désigne un ennemi (intérieur ou extérieur), interprète le passé à son avantage pour en tirer un plan d'action, et

mobilise le peuple au moyen d'une propagande bien orchestrée. Les Canadiens et les Québécois vivent en ce moment une telle lutte entre les deux nationalismes qui s'affrontent au sein du pays.

Il faut se garder d'ailleurs d'attribuer les bouleversements est-européens strictement à une nouvelle poussée du « printemps des peuples ». Les erreurs de Mikhaïl Gorbatchev et la paralysie totale de l'État soviétique, conséquence de ses

décisions, jouèrent un rôle clé dans une désagrégation impériale surprenante au plus haut point pour les nations qui en profitèrent. L'évolution politique de l'ancien monde communiste tient plus de la chute d'un empire que d'une poussée des nationalismes.

La crise yougoslave, en phase que l'on espère terminale, opposait de son côté trois peuples aspirant à créer ou consolider un État, mais selon des conceptions totalement différentes, ce qui n'avait rien pour aider un règlement. Ainsi s'explique en partie le caractère sanglant de la chute de cette fédération qui n'était pas un empire, mais que les Serbes considéraient volontiers comme leur appartenant.

Ces derniers n'ont jamais accepté le caractère contractuel de leur associa-

tion originale avec les Croates (le cas slovène différait par la langue) par suite de « leur complexe politique de peuple héroïque », écrit Krulic, fruit de leurs luttes contre les envahisseurs turcs musulmans.

Pour bien faire le compte, les Croates se considèrent comme la partie civilisée de cet ensemble tandis que les Bosniaques, longtemps attirés par la mouvance croate, ont finalement construit une nation bien à eux au fil des ans et des conflits. Ces trois nationalismes ne se trouveront pas un pont d'équilibre de sitôt, faut-il comprendre de ce sombre bilan du nationalisme.

* Nations et nationalismes. Les Dossiers de l'État du monde, Éditions La Découverte, 188 pages.



CARREFOUR DES LECTEURS

Le nuage qui étouffe

(Lettre au ministre Rochon)

Je vous écris en tant que parent de deux enfants asthmatiques. Je vous encourage fortement à continuer de prendre position en faveur des droits des non-fumeurs.

Aussi, j'aimerais vous faire part de ma profonde déception en ce qui concerne l'attitude de l'Association des restaurateurs du Québec (voir le SOLEIL du samedi 3 février: « Les restaurateurs disent oui au tabac »). Vous pouvez tenir pour acquis que beaucoup de gens choisissent les restaurants qui, au moins, offrent une section pour les non-fumeurs. Aussi, nous sommes beaucoup qui appuieraient une loi exigeant que les sections des fumeurs soient isolées et munies de leur propre système de ventilation. Sortons de ce nuage de fumée qui nous étouffe!

Robert T. McBryde
 Québec

Pas encore assimilée!

(Lettre au ministre Bernard Landry)

Je vous entendais, l'autome dernier, déclarer que les propos controversés qu'a tenus monsieur Parizeau, au soir du référendum, ont souligné un fait: celui qu'on a un problème avec nos immigrants et que cela doit faire l'objet d'un débat de société, parce que nos immigrants ne s'assimilent pas. Ils ne s'assimilent pas parce qu'ils ont voté NON! Que pensez-vous de mon cas, M. Landry? Mon ancêtre, Claude Poulin, est un des 15 premiers colons français à s'établir à Québec en 1636 et moi, 360 ans plus tard, je ne suis toujours pas assimilée, puisque je suis fédéraliste et que j'ai fièrement voté NON.

Maintenant, vous annoncez que désormais le Québec rejette la notion de société distincte et négociera de « nation à nation ». Pourtant, un sondage SOM, effectué du 31 octobre au 2 novembre 1995, indiquait que les électeurs québécois souhaitent très majoritairement que le gouvernement péquiste travaille au renouvellement du fédéralisme. (*La Presse*, 03-11-95)

Très sérieusement, après avoir vu le sondage de Léger, publié lui aussi dans les premiers jours de novembre et qui décortique, pourcentages à l'appui, le vote des allophones selon leur nationalité d'origine, je constate avec consternation

que le Québec, sous votre gouverne, devient amer, raciste et xénophobe. Et que, tout aussi inquiétant, vous faites fi du résultat démocratique du 30 octobre. Ceci est très dangereux, et c'est votre gouvernement qui devra en assumer les conséquences et la responsabilité.

Catherine Poulin
 Québec

Qu'ont-ils fait de mal?

(Lettre à M. Paul Bégin, ministre de la Justice du Québec)

L'an dernier, je prenais connaissance de quelques cas de procédures entreprises contre des grands-parents pour obliger ces derniers à payer pour leurs petits-enfants. Je ne trouve pas ça très humain de poursuivre devant les tribunaux des gens d'un âge souvent très respectable. Je vous donnerais comme exemple le cas de Mme Gemma Samson, âgée de 77 ans, qui n'a plus le goût de vivre si elle doit continuer à être poursuivie de cette façon. À la lecture de ces événements, je me suis posé une seule question: quels sont les manquements à la loi ou les crimes qui peuvent être reprochés à ces grands-parents? Est-ce qu'ils ont accumulé trop d'argent? Est-ce qu'ils ont fait trop d'enfants?

Présentement, je suis étudiant et je n'ai que 21 ans, mais j'aimerais un jour avoir des enfants. J'espère qu'un jour mes enfants auront à leur tour des enfants et que je ferai un bon grand-père. Par contre, le seul fait de penser qu'après avoir travaillé toute ma vie je pourrais avoir à payer des avocats pour me défendre devant les tribunaux m'enlève un peu le goût de fonder une famille. Monsieur le ministre, je vous demande d'être plus humain envers nos grands-parents et de montrer à la population ce qu'est « l'autre façon de gouverner » en matière de justice au Québec. Je vous demande aussi d'apporter les modifications qui s'imposent au code civil et de revoir votre position vis-à-vis les obligations alimentaires des grands-parents.

Frédéric Gagnon-McCormac
 Québec

Une fraude révoltante

(Lettre à la ministre de l'Éducation)

Aujourd'hui, je suis encore capable d'être révoltée par l'injustice. J'ai 51 ans et tout ce qui touche à l'éducation me tient à coeur depuis plusieurs an-

nées. Oui, je suis révoltée, suite à la lecture de l'article de Mme Monique Giguère paru dans le journal LE SOLEIL du 1er février 1996 et portant sur la fraude commise par des dirigeants de la commission scolaire des Chutes-de-la-Chaudière.

L'éducation, priorité pour le gouvernement du Québec! Pour moi, l'éducation ce n'est pas seulement un ministère ou un système; c'est aussi des personnes qui travaillent à bâtir une société à l'intérieur de laquelle on cherche à transmettre certaines valeurs personnelles et sociales. Cependant, je constate que des élus scolaires peuvent, en toute immunité, se permettre de cautionner les comportements inadmissibles d'administrateurs de fonds publics.

Si construire le Québec veut dire aller vers une société où les subalternes (employés de soutien, enseignants, professionnels non enseignants) se retrouvent écrasés par ceux qui détiennent le pouvoir, je dis non à cette société. Vivre dans une société où la fraude, le silence face à la malhonnêteté, l'abus de pouvoir, le manque d'éthique régnent..., non merci! Suite au rapport de maître Jean Keable, qu'il m'a été donné de lire, vous comprendrez que je puisse être indignée de certaines décisions prises par le conseil des commissaires et particulièrement envers le directeur général et le directeur général adjoint de cette institution. Je qualifie leurs décisions, empreintes de laxisme, de violence administrative.

Sous le couvert de la légalité, notre société permettra-t-elle l'établissement de gestionnaires violents? La violence conjugale, la violence contre les enfants sont dénoncées de toutes parts. Accepterons-nous, sans sourciller, la violence au travail et particulièrement en éducation?

C'est la première fois de ma vie, comme citoyenne, que je me permets d'énoncer mes sentiments et mes idées à une personne avec autant de responsabilités politiques. Je suis consciente que vous devez être très occupée, mais j'ose espérer que vous pourriez trouver le temps de faire le lien entre le contenu du rapport d'enquête de maître Jean Keable et le suivi qui y est donné par le conseil des commissaires de la commission scolaire des Chutes-de-la-Chaudière.

Céline Veillet
 Saint-Michel-de-Bellechasse

Le nationalisme ou les guerres à la chaîne



Raymond Giroux

NOTES DE LECTURES

Le nationalisme multiplie les guerres et les occasions de guerre. Le droit des peuples à l'autodétermination a multiplié le nombre d'États (de 50 à 190 depuis 1914) et, par simple jeu mathématique, accru le nombre de prétextes pour en découdre. Les guerres post-guerre froide, écrit le politologue et historien Joseph Krulic de la Fondation nationale des sciences politiques, ne sont pas nées de la force des États, mais de leur faiblesse ou de leur décomposition. Il n'ose l'écrire directement, mais de sa thèse ressort l'idée que l'impérialisme et la dictature n'ont pas que de mauvais côtés!

Sa contribution à *Nations et nationalismes** donne le ton de cet ouvrage collectif dans lequel les méfaits du nationalisme contemporain déclas-

sent de loin ses retombées positives même si certains de ses coauteurs proposent des visions plus nuancées du phénomène. La vague nationaliste qui émerge de l'écroulement du système communiste conjugué en son sein autant des revendications et des frustrations traditionnelles des peuples que des courants internationalistes libéraux.

Un confrère de Krulic, Gil Delannoï, rappelle que le nationalisme gouverne d'abord au nom de l'homogénéité d'une culture. Puis, dans un deuxième temps, il s'efforce par ses politiques d'en arriver à une culture homogène. Gare alors aux minorités!

Tout nationalisme, selon lui, se désigne un ennemi (intérieur ou extérieur), interprète le passé à son avantage pour en tirer un plan d'action, et

mobilise le peuple au moyen d'une propagande bien orchestrée. Les Canadiens et les Québécois vivent en ce moment une telle lutte entre les deux nationalismes qui s'affrontent au sein du pays.

Il faut se garder d'ailleurs d'attribuer les bouleversements est-européens strictement à une nouvelle poussée du « printemps des peuples ». Les erreurs de Mikhaïl Gorbatchev et la paralysie totale de l'État soviétique, conséquence de ses

décisions, jouèrent un rôle clé dans une désagrégation impériale surprenante au plus haut point pour les nations qui en profitèrent. L'évolution politique de l'ancien monde communiste tient plus de la chute d'un empire que d'une poussée des nationalismes.

La crise yougoslave, en phase que l'on espère terminale, opposait de son côté trois peuples aspirant à créer ou consolider un État, mais selon des conceptions totalement différentes, ce qui n'avait rien pour aider un règlement. Ainsi s'explique en partie le caractère sanglant de la chute de cette fédération qui n'était pas un empire, mais que les Serbes considéraient volontiers comme leur appartenant.

Ces derniers n'ont jamais accepté le caractère contractuel de leur associa-

tion originale avec les Croates (le cas slovène différait par la langue) par suite de « leur complexe politique de peuple héroïque », écrit Krulic, fruit de leurs luttes contre les envahisseurs turcs musulmans.

Pour bien faire le compte, les Croates se considèrent comme la partie civilisée de cet ensemble tandis que les Bosniaques, longtemps attirés par la mouvance croate, ont finalement construit une nation bien à eux au fil des ans et des conflits. Ces trois nationalismes ne se trouveront pas un pont d'équilibre de sitôt, faut-il comprendre de ce sombre bilan du nationalisme.

* Nations et nationalismes. Les Dossiers de l'État du monde, Éditions La Découverte, 188 pages.

OPINIONS

CHRONIQUE POLITIQUE

« Oser », ce serait toucher à la loi 101

Serge Ménard dit que « c'est pire de toucher à la loi 101 que de parler de partition ». Osons quand même pour voir... Depuis six mois que je suis réinstallé à Montréal, j'ai envie de dire à mes amis du reste de la province que ce n'est plus vrai que la prédominance du français, comme dirait la Cour suprême, est menacée.

Jamais encore ne me suis-je fait dire, comme partout ailleurs au Canada: « Sorry, I don't speak french ». Cela me surprend toujours d'entendre deux Néo-Québécois, d'origines différentes, parler entre eux en français. Et c'est moi qui quelquefois, débarquant à Dorval d'un séjour dans une autre province, dois me reprendre pour ne pas adresser la parole en anglais au chauffeur de taxi. D'aucuns me trouveront naïf, mais j'ai la ferme conviction que la *lingua franca* de Montréal, c'est désormais le français.

Oh bien sûr, les statistiques semblent me contredire. Les Néo-Québécois continuent de déclarer que le français n'est pas leur langue d'usage à la maison. Une majorité dit même qu'elle parle l'anglais. Soit. Mais le fait qu'Ottawa est une ville anglaise, et rien d'autre, ne

m'empêchait pas moi-même de parler français à la maison. La langue parlée par les Néo-Québécois, surtout quand c'est leur qu'ils cultivent, n'est pas forcément un signe de refus d'intégration. Le fait qu'ils parlent, et parlent souvent très bien, le français dans leurs rapports avec les autres, prouve qu'ils acceptent la loi de la majorité.

Disons-le, la bataille du français est gagnée. Et Montréal est bel et bien une des grandes villes « françaises » du monde.

Est-ce une raison pour prendre le risque de rouvrir le débat linguistique? Personne n'ose aborder la question en public. Pourtant, elle est de toutes les conversations. Il en est même, souverainistes, qui prédisent avec assurance que les contraintes linguistiques seront levées, au lendemain de l'accession du Québec à l'indépendance.

Alors, pourquoi ne pas agir maintenant, ne serait-ce que pour apporter un démenti aux détracteurs du Québec qui le croient capable des plus sauvages opérations de purification ethnique?

Deux raisons militent en faveur d'une révision de la politique linguistique: l'une stratégique, l'autre économique. Quant aux raisons stratégiques, bien



Michel Vastel

des hommes d'affaires tirent un grand coup de chapeau au bouillant Lucien Bouchard qui, contrairement à ses (mauvaises) habitudes, résiste courageusement à toutes les provocations. Mais la politique de la main tendue et les déclarations de bonnes intentions ne suffisent manifestement plus. Il faut porter un grand coup, là où l'adversaire est le plus faible parce que c'est là où il n'attend pas le gouvernement du Québec.

Il sera sans doute bien difficile au Parti québécois d'accepter une remise en cause de ce qui constitue sans doute son plus grand succès. En moins d'une génération, le français s'est imposé comme langue de travail. Dans les plus exotiques sièges sociaux, du gardien de sécurité à la téléphoniste en passant par la secrétaire du président, le français vient spontanément sur toutes les lèvres.

Les querelles sur l'affichage, en dépit de quelques provocations, sont choses du passé. Il y a bien encore quelques exemples de bilinguisme ridicule — dont le gouvernement fédéral lui-même n'est pas exempt — mais le mauvais goût de l'affichage de certains tripots de la rue Sainte-Catherine n'a rien à voir avec la langue, du moins cette langue-là...

Reste la question scolaire. Les restrictions à l'accès à l'école anglaise constituent incontestablement, qu'on le veuille ou non, une barrière à tout le moins psychologique, sinon réelle, à l'embauche de professionnels, d'universitaires et de chercheurs. C'est une contrainte à la croissance de certaines entreprises, en particulier dans les secteurs de pointe. La métropole, et tout le Québec, en paient un prix certain.

En 1981, lorsque la Charte canadienne des droits et libertés fut adoptée, elle intégra le principe d'une « clause Canada ». Il y a bien longtemps que personne n'en fait plus un drame. D'ailleurs, l'immigration en provenance des autres provinces est malheureusement limitée: la perte des sièges sociaux fait qu'il est de moins en moins nécessaire de passer par Montréal pour faire carrière au sein des grandes entreprises canadiennes.

La métropole a trois secteurs de pointe — l'aérospatiale, la biopharmaceutique et les technologies de l'information — dont le marché est mondial et la main-d'oeuvre extrêmement mobile. C'est en grande partie grâce à ces secteurs que Montréal est encore une grande ville nord-américaine. Or le bassin de recrutement de ces entreprises c'est surtout la Grande-Bretagne et les États-Unis.

Pourquoi ne s'appuierait-on pas sur l'argument de la continuité historique pour accorder aux sujets britanniques le bénéfice de la « clause Canada »? Et pourquoi ne ferait-on pas de cette « clause Canada » une clause « canado-américaine », comme le Traité de libre-échange, qui permettrait aussi aux enfants américains de fréquenter les écoles anglaises? Ce ne sont pas quelques centaines de professionnels et leurs familles qui menaceront plus de six millions de Québécois d'assimilation! Et quel message, un gouvernement du Parti québécois, enverrait-il au reste du monde! C'est peut-être le prix que Lucien Bouchard doit payer pour démontrer, comme il l'a dit le 29 janvier, que « Montréal est un cas à part »...

Pourquoi ne pas ouvrir les écoles anglaises aux Anglo-saxons?

Il faut donner un grand coup là où l'adversaire est le plus faible

Civiliser le marché, voilà la priorité

Fernand Cousineau

Économiste au collège de Matane

(Lettre au premier ministre Lucien Bouchard)

À l'aube de votre intronisation au poste de premier citoyen d'une population qui n'est pas encore convaincue qu'elle mérite l'épithète de nation, je me permets de vous écrire une lettre. Et si je semble pasticher Boris Vian, n'allez surtout pas croire que « je m'en vais désertier ».

Si j'ose vous interpeller ainsi, monsieur le premier ministre, c'est que je vous ai entendu, le jeudi 25 janvier dernier, déclarer que nous sommes les principaux responsables de cette dette qui nous accable et qu'il est de notre responsabilité de nous en acquitter; il faut donc s'attendre à des décisions difficiles, vous êtes-vous empressé de rajouter. Tel était en substance l'ordre de vos propos que vous avez repris dans le discours suivant la séance d'assermentation.

Qu'il me soit permis de vous dire, monsieur, que le citoyen que je suis, qui a la tristesse d'avoir comme reconnaissance sociale la qualification d'économiste, ne se sent nullement coupable et responsable de l'incompétence administrative dont nous faisons les frais, certains plus que d'autres. En toute humilité, j'aimerais vous rappeler l'origine de ce gouffre au sein duquel nous nous enlions de plus en plus et ce, malgré les multiples « mesures de redressement » prises depuis bientôt 15 ans.

LA GUERRE DES ÉTOILES

Il était une fois, (si vous me le permettez, je préfère cette facture à celle employée par mes collègues économistes qui nous ennuient et endorment de leurs statistiques et graphiques) un président des États-Unis du nom de Reagan. Ce dernier, qui avait comme principale conseillère une voyante, raconte-t-on dans les coulisses du pouvoir, avait une fixation. Il croyait que les Soviétiques étaient, atomiquement parlant, plus puissants qu'eux. Souvenons-nous de cet appel à la nation américaine, où ce dernier démontrait, tableaux à l'appui, qu'advenant un conflit nucléaire l'Amérique serait perdante. Dès lors naquit le projet « Star War ».

Mais encore fallait-il financer cet important programme de recherche. Ne pouvant augmenter taxes et impôts, puisque telles étaient ses promesses électorales, il tenta de butiner dans les enveloppes des services pour lesquels les citoyens paient un lourd tribut et en contrepartie de quoi ils sont en droit de s'attendre à un juste retour. Le Congrès d'alors, majoritairement démocrate, s'empressa de lui refuser et d'en profiter pour refaire une beauté politique au parti qui vaquait dans l'opposition. Voulu contourner l'impasse, ses spécialistes de l'économie, préchant la doctrine monétariste, lui soufflèrent l'idée de combattre l'inflation par l'augmentation draconienne des taux d'intérêt.

Certains esprits soupçonneux nous

diront que ce n'était qu'un prétexte pour pomper les capitaux étrangers dans les banques américaines et ainsi pouvoir emprunter les sommes colossales nécessaires pour le programme de la guerre des étoiles; mais il ne faut pas croire de telles sottises, monsieur. Qui a jamais vu un homme d'État, président des États-Unis, endetter sa nation par des dépenses militaires? Cela relève de la pure fiction!

Toujours est-il que, suite à l'augmentation des taux d'intérêt au début des années 80, les capitaux affluèrent tant et si bien vers les banques américaines que, devant un ralentissement économique interne majeur, les autres nations durent suivre cette politique des taux d'intérêt élevés; je vous rappelle qu'on prétendait combattre l'inflation.

Le Canada et donc le Québec furent soumis à cette politique monétaire pendant quelque six années. L'Europe et l'Asie n'y échappèrent pas non plus. Est-il besoin de vous faire la démonstration que, devant ce ralentissement économique, les gouvernements d'alors tentèrent en premier lieu une approche keynésienne et empruntèrent pour relancer l'économie. Et de ces emprunts naquit le fossé qui au fil des ans et des taux usuraires s'est transformé en abîme, pour ne pas dire en cauchemar.

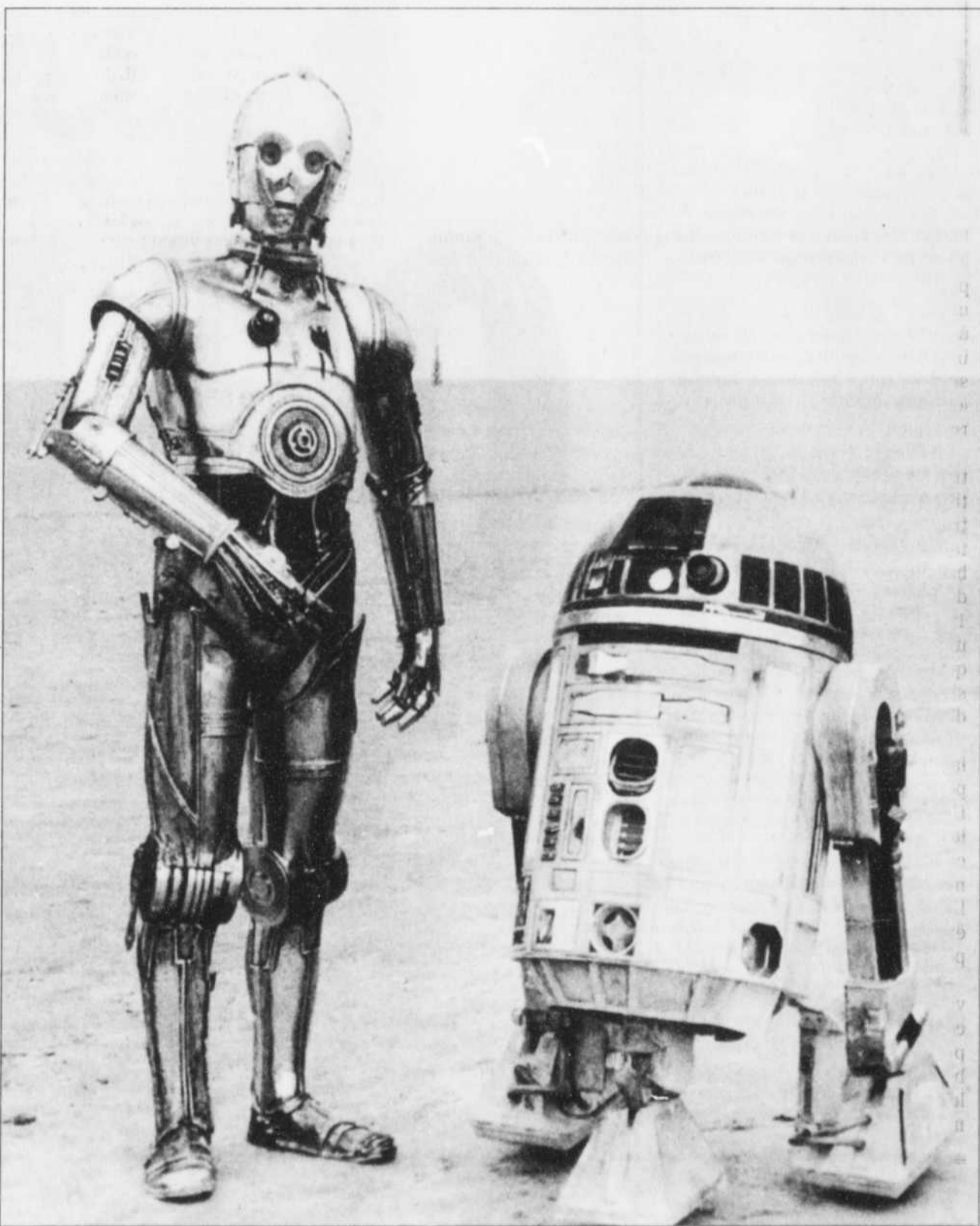
Alors, monsieur le premier ministre, lorsque j'entends, depuis plus de 15 ans, que nous n'avons plus les moyens de nous payer les services pour lesquels les citoyens contribuent, la moutarde me monte au nez et j'en ai des vertiges. Et lorsqu'on y rajoute une TPS et une TVQ et que la situation du déficit et de la dette ne fait qu'empirer, au point où le service de la dette dépasse le déficit annuel, j'en suis malade.

LE MARCHÉ

Ce qui est amusant dans tout cela, convenons-en, c'est que tout ce temps chacun des ministres des Finances qui se succédèrent, indépendamment de leur allégeance politique, nous annonçait l'aube d'une nouvelle ère. Qui plus est, les partis d'opposition, dénonçant les velléités des décideurs en poste, s'empressaient d'en remettre une fois au pouvoir.

Nous tourbillonnons au sein d'une gestion de l'immédiat, où l'apparence prend trop souvent la place de la compétence, où le plaisir du pouvoir commande davantage le geste qu'une réflexion sur le sens du geste à poser et où l'économisme et les impératifs du monde de la finance priment sur la condition des humains. Nous vivons dans une mégapole, où le barbare conquérant n'est plus Gengis Khan, monsieur le premier ministre, mais le Marché.

Et comment imputer à ce non-être, ce non-lieu et ce non-quelque chose la responsabilité de nos malheurs? Nous sommes sous le joug d'un processus autorégularisant qui commande nos agissements; du moins, c'est ce qu'avancent ces économistes, prétextant la scientificité de leurs palabres et qui me font regretter ma compétence.



Nos malheurs financiers ont apparemment commencé avec la « guerre des étoiles », telle qu'imaginée, non pas par les producteurs de cinéma, mais par l'ancien président américain Ronald Reagan.

LA PRIORITÉ

Monsieur le premier ministre, j'en appelle à votre être social afin que la priorité des priorités consiste à civiliser le marché; cela signifie:

- que toutes décisions administratives soient précédées d'une réflexion d'ordre éthique qui donne sens à ces décisions et les distingue d'une gestion de l'immédiat;
- que l'évaluation de la richesse de la nation soit centrée sur l'être plus que sur l'avoir. Cela implique que l'économie soit subordonnée aux besoins de la condition des humains, plus qu'à l'impératif du marché;
- que le commerce entre les nations ne soit plus le lieu d'une conquête de territoires, tels les barbares d'antan, mais

que les fondements soient plus centrés sur l'entraide et la coopération;

- qu'il nous faut moraliser la production, c'est-à-dire adapter les niveaux de la production aux besoins de l'être plutôt que l'inverse, comme le défendait Keynes en son temps;
- que l'ingéniosité humaine se transforme en amélioration de la qualité de vie au travail, plus qu'en augmentation du rendement;
- qu'une politique d'emploi soit établie et appliquée, afin que tous et chacun puissent bénéficier dans un domaine de compétence qui est le sien et dans un contexte où il est valorisant d'oeuvrer;
- que le rêve soit rendu à ces millions de jeunes qui n'ont de choix que de vager dans un brouillard de plus en plus opaque;

- que soient socialement responsabilisées les entreprises, en matière d'environnement, de protection des ressources naturelles, de respect de la main-d'oeuvre lors d'innovations technologiques, de transferts de production ou de fermetures;

- que tous et chacun soient appelés à remplir de façon équitable leur devoir de citoyen en matière de fiscalité;
- enfin, que soit démocratisée la démocratie, c'est-à-dire que la participation des citoyens à la chose publique ne se limite plus au simple acte de l'expression par le vote.

À l'aube d'un prochain millénaire, il est des impératifs qui nous interpellent et nous commandent de voir au-delà de l'apparence et de la gestion de l'immédiat.

La région de L'Amiante retient son souffle

L'économie est paralysée depuis la fermeture de la mine BC de Black Lake

PATRICK TURGEON
Collaboration spéciale

■ **THETFORD MINES** — La population de la région de L'Amiante retient son souffle: les dépenses de consommation sont plus limitées depuis plusieurs mois et les citoyens attendent de savoir ce qu'il adviendra de la mine British Canadian (BC) de Black Lake, fermée indéfiniment depuis le 27 mai 1995 et autour de laquelle devraient se faire des travaux de forage cette année. La population attend une décision pour la fin de février.

Plusieurs commerces connaissent des problèmes financiers depuis les Fêtes. Tous n'attendent que la décision que le président de LAB Chrysler, M. Jean Dupéré, doit prendre sous peu de rouvrir ou non la mine BC de Black Lake. Il faut savoir que cette compagnie minière injecte plus de 93 millions \$ annuellement en biens et services dans l'économie régionale.

Le commissaire industriel de la région de L'Amiante, M. Rivard Beaudoin, qualifie cette décision de primordiale. « Nous attendons avec impatience que M. Dupéré rende sa décision à la fin février. Ce sont 400 familles qui sont touchées par cette fermeture indéfinie et qui vivent dans l'incertitude depuis près d'un an. La région a besoin de ces emplois à 20 \$ de l'heure pour lui permettre de relancer son économie », explique M. Beaudoin.

De son côté, le président de la Chambre de commerce, M. Daniel Lapointe, a donné le même son de cloche que M. Beaudoin en affirmant que la région était liée depuis près de 100 ans à son caractère minier et que le secteur de l'amiante serait toujours le moteur de

l'économie régionale puisque plus de 1200 travailleurs y trouvent un emploi.

« Les secteurs de l'immobilier et de l'automobile ont été les plus durement touchés par cette fermeture indéfinie. Si la mine rouvre, la roue économique va repartir: lentement mais sûrement. Les commerçants seront moins conservateurs et les acheteurs plus présents. Tout le monde est sur le qui-vive actuellement et attend avec impatience la décision du président de la société minière », précise M. Lapointe.

La région a encore plus de 83 000 pieds carrés à offrir pour achat ou location en vue de l'implantation de nouvelles entreprises industrielles et ce, malgré l'arrivée de trois nouvelles industries de taille en 1995. Sept de ces espaces appartiennent à des compagnies alors que quatre autres sont la propriété de municipalités ou d'organismes de développement économique.

Dans le secteur de l'automobile, la dernière année a été extrêmement difficile pour la vente de véhicules neufs. En fait, ce secteur a subi une baisse de 17 % en 1995 dans la capitale de l'Amiante. Certains concessionnaires

automobiles, dont Nissan et Mazda, ont même subi des baisses de l'ordre de 40 % dans la vente de véhicules neufs. Le propriétaire de Du Beau Toyota, M. Gilles Dubois, est un des concessionnaires qui est anxieux face à la décision de rouvrir la mine de Black Lake.

« Après l'annonce de la fermeture indéfinie au mois de janvier, nous avons connu un printemps d'enfer. Nos ventes de véhicules neufs ont chuté de près de 20 % et nous avons même dû couper un poste et demi en raison de cette baisse. Les acheteurs potentiels ont hésité à maintes reprises avant de faire des achats et très souvent, ils ont préféré attendre quelques mois avant de prendre leur décision, ce qui nous a fait perdre plusieurs ventes. Certains concessionnaires ont même pensé ne pas participer à la foire de l'automobile au mois de mars pour diminuer les dépenses », indique-t-il.

D'autre part, le propriétaire de Voyage Alliance, M. Jacques Caouette, a mentionné que le nombre de voyageurs n'avait pas diminué au cours de l'année 1995, en raison des difficultés économiques, mais que ceux-ci achetaient da-



Certains commerces de la région de l'Amiante ont dû fermer leurs portes.

vantage à rabais et voyageaient beaucoup moins longtemps qu'à l'habitude. « Les voyageurs surveillent beaucoup plus leur portefeuille depuis quelques mois. Notre chiffre d'affaires s'est maintenu mais on perçoit une certaine inquiétude dans la population depuis la fermeture indéfinie de la mine BC de Black Lake », a expliqué M. Caouette.

Aussi, le secteur de l'immobilier à Thetford Mines n'a pas réellement connu de difficultés au niveau résidentiel en 1995, malgré la fermeture indéfinie de la mine. Cette situation s'explique, selon Gilles Labbé, courtier agréé pour La Capitale-Trans-Action, par des taux d'intérêt très bas. Toutefois, la vente d'immeubles commerciaux a été beaucoup plus ardue.

« Les mineurs ont déjà leur maison. Cependant, certains acheteurs d'immeubles commerciaux ont pris la décision récemment d'attendre de connaître l'avenir de la mine avant d'effectuer un nouvel achat. De nombreuses bâtisses sont libres depuis plusieurs mois et les acheteurs se font rares actuellement, en raison de la situation qui touche la région. C'est très important que la mine rouvre prochainement car ça ramènerait un climat de confiance au niveau économique alors que les taux d'intérêt sont à la baisse », poursuit-il.

Finalement, certains commerces ont même été obligés de fermer leurs portes en raison des difficultés économiques. C'est le cas de Chaussures IGI, un magasin renommé dans la région.

EN BREF

LONGUEUIL

Les employés de Pratt acceptent

Les travailleurs syndiqués à l'emploi de Pratt et Whitney, à Longueuil, ont accepté hier, dans une proportion de 85,4 %, les termes de l'entente de principe conclue vendredi. Hier matin, 1968 des 2800 employés de l'usine, membres des Travailleurs canadiens de l'automobile affiliés à la FTQ, ont pris part au vote. Le syndicat avait qualifié l'entente de satisfaisante, puisqu'elle répondait à ses attentes, notamment à la réduction du temps de travail et à l'amélioration du régime de retraite, deux éléments susceptibles d'entraîner la création de nouveaux emplois dans l'entreprise. (PC)

MONTRÉAL

Pas de quotas pour le bois d'oeuvre

L'Association des manufacturiers du Québec presse le gouvernement canadien de rejeter toute proposition de restriction des exportations de bois d'oeuvre aux États-Unis. L'AMQ et son président Gérard Ponton craignent que l'imposition de quotas ait des conséquences déplorables, tant pour l'industrie du bois que pour l'ensemble des secteurs industriels liés à la foresterie. L'Association demande au gouvernement fédéral de s'assurer que les solutions qui seront évaluées, afin d'éviter une autre enquête sur les droits compensateurs sur le bois d'oeuvre, soient conformes aux engagements internationaux du Canada, notamment aux accords de l'Aléna. (PC)

Dutil chez Microtec

L'ex-ministre des Approvisionnement et Services dans le cabinet Johnson, Robert Dutil, vient d'être nommé président de Télé-Alarmes Microtec. Depuis son retrait de la politique, M. Dutil était vice-président de Télé-Alarmes Microtec, une entreprise qui emploie quelque 400 personnes au Québec. Il succède à M. Raymond Gilbert, qui occupera le poste de président du conseil. PM.

CAMRY LE

339 \$ /48 mois*

Transport et préparation inclus.
TPS et TVQ: 47,31 \$/mois en sus.
Comptant: 2 215 \$

OH BOY!



Camry LE 1996

- Radiocassette AM/FM stéréo haut de gamme à 4 haut-parleurs
- Coussin gonflable côtés passager et conducteur
- Antenne assistée
- Transmission automatique 4 rapports à surmultipliée
- Climatiseur
- Régulateur de vitesse
- Essuie-glace à intermittence réglable
- Glaces assistées à commande centrale
- Moteur 4 cylindres de 2,2 litres à 16 soupapes
- Rétroviseurs extérieurs à télécommande assistée
- Verrous de portière assistés
- Rétroviseur, poignée de portières et moulures protectrices latérales de couleur assortie
- Volant inclinable

*Programme de location à long terme Solution Toyota basé sur le modèle Camry LE BG17KP-AA 1996, vendus au détail aux clients admissibles pour un bail de 48 mois avec option d'achat. Un comptant de 2 215 \$ est exigé (taxes en sus). Coût total du bail 18 542,88 \$, frais de transport et de préparation inclus, immatriculation, assurance et taxes en sus. Premier versement de 339 \$ + 23,73 \$ (TPS) + 23,58 \$ (TVQ), soit 386,31 \$ et dépôt de sécurité de 400 \$ requis au moment de l'achat. Les montants de l'option d'achat et du bail sont fixés en fonction d'un maximum de 96 000 km. Des frais de 7¢ le kilomètre supplémentaire seront calculés. Sur approbation de crédit de Toyota Crédit Canada Inc. Offre valable jusqu'au 29 février 1996. Photo pour fin d'illustration seulement. Voyez votre concessionnaire Toyota pour tous les détails.

Votre concessionnaire



TOYOTA

T U M ' É P A T E R A S T O U J O U R S !

VOTRE CONCESSIONNAIRE

Ste-Foy Toyota

2777, boul. du Versant Nord
Québec
Tél.: 658-1340

Métivier Toyota

160, route Kennedy
Lévis
Tél.: 837-4701

Boulevard Lexus Toyota

120, rue Marais
Québec
Tél.: 683-6565

Toyota Charlesbourg

6070, boul. du Jardin
Charlesbourg
Tél.: 623-9843

Futuroto

279, rue Saint-Jacques
St-Raymond, Cité Portneuf
Tél.: 337-6745

Garage Gérard Lagrange

456, Route 277
Lac Etchemin
Tél.: 625-3651

J.P. Simard Autos

140, boul. Taché ouest
Montmagny
Tél.: 248-2323

St-Georges Toyota

8865, boul. Lacroix
Saint-Georges-de-Beauce
Tél.: 227-1330

Du-beau Toyota

911, boulevard Pie XI
Thetford Mines
Tél.: 338-6968

SOLUTION TOYOTA

911, boulevard Pie XI
Thetford Mines
Tél.: 338-6968

MARQUE & ARI NON ILLIMITÉ

CPA

MERCI

À

TOUS NOS DONATEURS



Centraide