

Entre la mini-fourgonnette et la familiale

Nissan veut développer un nouveau marché avec l'Axxess

Très différente de la Multi qu'elle remplace, l'Axxess fera sûrement une percée significative dans le marché qui se situe entre la mini-fourgonnette traditionnelle et les grandes familiales.

textes de ROBERT FLEURY
LE SOLEIL

Nissan la qualifie de « bolide à sept passagers » dans sa réclame. Le fabricant exagère. Ce n'est ni un bolide ni un véritable « sept passagers ». Mais ce n'est pas pour autant de la publicité trompeuse car son moteur la propulse avec une certaine vigueur, (c'est le même que dans la 240 SX), et elle peut accueillir sept passagers, à condition de compter parmi eux deux enfants. En fait, c'est davantage un « cinq plus deux ».

Le marché des mini-fourgonnettes

C'est Chrysler qui a véritablement créé le marché des mini-fourgonnettes avec le succès incontesté de ses Caravan et Voya-

ger. Aujourd'hui encore, six ans après leur lancement, elles sont demeurées de beaucoup les plus populaires et la figure de proue que l'on tente d'imiter, d'égaliser, de surpasser. Bien qu'aujourd'hui, le marché semble vouloir se spécialiser, s'adresser à une clientèle plus « ciblée », fatalement plus choisie.

« C'est un nouveau marché que nous développons qui se situe vraiment entre la mini-fourgonnette traditionnelle et la voiture familiale », explique M. Yves Boyer, vice-président aux ventes de Nissan Canada. On compte en vendre 4.800 dès la première année. On croit que le véhicule intéressera surtout les jeunes familles de 30 à 39 ans aux revenus oscillant entre \$25,000 et \$50,000 par an, des jeunes professionnels, des

techniciens, des travailleurs spécialisés, « des gens pratiques qui recherchent la qualité, qui sont ouverts aux nouvelles idées et qui sont sensibilisés aux questions sociales et environnementales », dit-on chez Nissan. La plupart auront une formation de niveau collégial ou supérieur.

« Dans bien des cas, ce sera le seul véhicule de la maison, un véhicule polyvalent, de transition », ajoute le porte-parole de Nissan.

La première génération des mini-fourgonnettes comptait, outre les véhicules de Chrysler, la Vanagon de Volkswagen, la Toyota Van, la Multi de Nissan, l'Astro et la Safari de General Motors et l'Aerostar de Ford. Ce sont des véhicules qui ont connu un certain succès et qui ont fini par se spécialiser dans un créneau précis du marché.

Ainsi, les Aerostar, Astro, Safari et Toyota Van ont surtout développé une vocation commer-



L'Axxess n'est ni vraiment un bolide ni vraiment un « sept passagers » mais se tire bien d'affaire et peut accueillir cinq adultes et deux enfants.

cial ou récréative, ces véhicules étant tous à propulsion arrière, semblable à une fourgonnette, de plus grande taille, du moins en apparence, que le véhicule de réfé-

rence, la Voyager, le seul à servir au transport de passagers plutôt que de marchandises.

Nissan avait tenté de privilégier le transport des passagers avec sa Multi à traction avant, mais on éprouvait de la difficulté à la classer comme mini-fourgonnette sans pour autant la ranger du côté des Vista 4WD, Tercel 4WD et Civic 4WD. Ces véhicules appartiennent en effet davantage aux familiales et n'accueillent que cinq passagers, à l'exception de la Vista.

Depuis un an toutefois, la vocation des mini-fourgonnettes a changé : on vise désormais le transport des passagers et non l'utilisation à des fins cargo. Ce fut le cas de la Mazda MPV à propulsion arrière au début de l'hiver et, l'automne prochain, ce sera le cas de l'APV de Chevrolet à traction avant.

Vocation de l'Axxess

C'est incontestablement la vocation de l'Axxess : un véhicule à cinq passagers, capable d'en transporter deux de plus en option.

Sa taille est plus petite que celle de la Voyager et de la MPV de Mazda, ses dimensions étant sensiblement les mêmes que celles de la Multi mais plus homogènes, d'apparence et de conception

beaucoup plus aérodynamiques, conservant les portes coulissantes des deux côtés qui avaient fait le succès de la Multi, ce qui en fait la seule mini-fourgonnette à offrir cet aménagement.

Elle s'apparente davantage à la Vista 4WD de Chrysler, une mini-fourgonnette de Mitsubishi qui n'a pas connu une grande diffusion jusqu'ici. Elle paraît être légèrement plus spacieuse, puissante et moderne d'apparence.

Dans le marché florissant des mini-fourgonnettes de petite taille, l'Axxess de Nissan trouvera sûrement sa place si l'on se fie à l'intérêt manifesté par les automobilistes jusqu'ici.

L'Axxess existe en trois versions : cinq, sept passagers ou traction intégrale. Son prix de vente démarre à \$17,500 (transport et préparation inclus) et il faut compter \$700 de plus pour la version sept passagers. Quant à la traction intégrale, elle coûte \$3,000 de plus. Il faut déboursier près de \$1,000 pour une transmission automatique à quatre rapports et \$1,500 pour l'ensemble électrique. Il existe également une version Euro à traction intégrale et cinq passagers seulement à \$23,000.

Autres textes en pages B-2 et B-3

Le CAA préfère ce nouveau modèle au Multi

L'automne dernier, Raynald Côté, du CAA-Québec, avait participé aux essais entourant le lancement de l'Axxess en Arizona, pour le compte du CAA et du SOLEIL. Il nous livre quelques impressions.

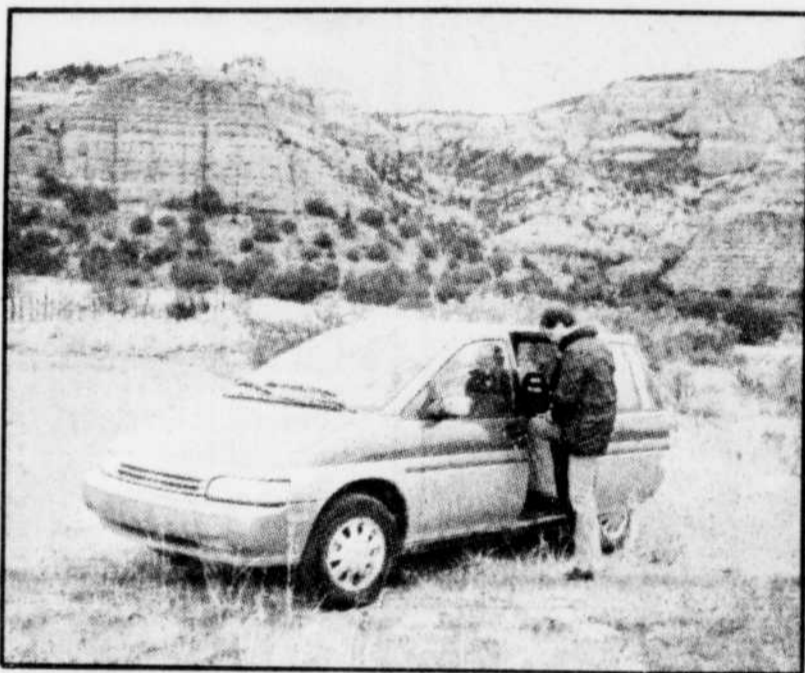
« Je ne sais pas si c'était à cause des piliers qui n'existaient pas entre les portes coulissantes et les portes avant dans la Multi mais l'Axxess m'est apparue beaucoup plus homogène, plus solide, d'une grande manoeuvrabilité sur les routes sinueuses », commente-t-il.

Notre collaborateur a apprécié les qualités générales de l'aménagement intérieur, la grande visibilité en toutes circonstances, une apparence de robustesse tout en craignant que le toit ouvrant ne restreigne l'espace de tête pour les conducteurs de grande taille. « La troisième banquette option-

nelle est vraiment pour des enfants seulement », constate-t-il également.

Sans présumer de sa fiabilité à long terme, le CAA observe une amélioration constante de la qualité chez Nissan depuis le milieu de la décennie et on croit que la mécanique de l'Axxess devrait s'avérer fiable.

Si l'on se fie aux sondages du CAA, les automobilistes ont été très satisfaits (84%) de la Multi dans l'ensemble et environ 90% d'entre eux la rachèteraient volontiers si l'occasion s'en présentait à nouveau. L'APA la recommandait également.



Notre collaborateur, Raynald Côté, du CAA-Québec, a essayé l'Axxess lors de son lancement en Arizona l'automne dernier.

Pourquoi Montcalm Automobiles reçoit-il tous ces témoignages du manufacturier?



Le 20 février 1989

M. Jacques Arsenault
Montcalm Automobiles Inc.
901, 1^{re} Avenue
Québec City, PQ
G1L3J7

Cher Jacques,

En juin dernier, j'ai reconnu que les concessionnaires qui devenaient membres du "Cercle du président" s'engageaient entièrement à fournir une "expérience de qualité" à leurs clients.

À ce moment-là, je vous ai lancé le défi de viser tout comme moi à accroître notre engagement envers l'atteinte de la suprématie pour la satisfaction de la clientèle.

Je suis heureux de voir que vous y avez répondu de façon positive.

Pour l'année civile 1988, votre établissement a mérité "la mention d'honneur pour la qualité" et a satisfait aux exigences du "Cercle du président"!

J'ai donc l'immense plaisir de reconnaître votre engagement envers la qualité et de vous accueillir au sein du "Cercle du président" 1988.

Je vous félicite et j'anticipe le plaisir de vous accueillir lors de la réunion du "Cercle du président" qui se tiendra du 27 au 30 avril à l'hôtel Ritz Carlton d'Atlanta, en Georgie. Vous recevrez sous peu les détails de cette soirée-gala.

Veillez agréer mes sincères salutations.

KWH/js

La base de nos succès est la satisfaction de ceux et celles que nous servons depuis plus de 43 ans, avec l'appui de notre personnel qualifié.

Merci à tous nos clients de nous faire confiance!

P.S. Bienvenue aux automobilistes. Une visite chez nous vous convaincra de la qualité de tous nos services.



Ford Motor Company of Canada, Limited
Eastern Region
7800 South Service Road
Trans-Canada Highway
Pointe-Claire, Québec H9R 1C6
Telephone: (514) 697-8220

Ford du Canada Limitée
Région de l'Est
7800, Voie de service Sud
Route transcanadienne
Pointe-Claire, Québec H9R 1C6
Téléphone (514) 697-8220

le 15 mars 1989

Monsieur Jacques Arsenault, président
Montcalm Automobiles Inc.
901, 1^{re} Avenue
Québec, QC
G1L3J7

Cher Jacques,

Il me fait extrêmement plaisir de souligner les résultats obtenus par votre établissement dans la Satisfaction de la Clientèle durant l'année 1988. En effet, la clientèle indique que vous avez dépassé la moyenne globale de votre groupe.

De tels résultats reflètent votre engagement personnel ainsi que celui de tous vos employés afin d'assurer l'excellence dans vos rapports avec vos clients et ce, dans chacun des secteurs de votre établissement.

Nous vous félicitons très sincèrement de votre réussite dans ce domaine et vous remercions de nous appuyer dans nos efforts en vue d'atteindre la Suprématie dans la Satisfaction de la Clientèle. Notre succès à parvenir à cet objectif assurera à long terme la loyauté de nos clients et notre réussite future.

Chez Ford, nous sommes fiers d'être associés avec un concessionnaire qui est un vrai professionnel de la Satisfaction de la Clientèle.

Veillez agréer l'expression de nos meilleurs sentiments.

Le Directeur régional,

Pierre Barabé
/ccd



"Votre garage de confiance"

VENTE — LOCATION

901, 1^{re} Avenue, Limoilou, Québec - 529-2131

Essai de l'Axcess de Nissan

Un véhicule accessible et attrayant qui mise avant tout sur la sécurité

BÉNÉFICIEZ MAINTENANT D'UN TAUX DE FINANCEMENT AVANTAGEUX

9.9%*

Le seul produit importé avec un financement de 9,9%

Aucun maximum de financement à l'achat de votre voiture

* Sujet à l'acceptation du service de crédit 9,9%, 24 mois

De plus, possibilité de 11,9%, 36 mois, et de 12,9%, 48 mois



Chez les concessionnaires Hyundai participants

484, côte Joyeuse, ST-RAYMOND (418) 337-2234
1-800-463-3818

STATION STELLAIRE inc.

Laurier-Station
728-4044



49, boul. Saint-Joseph
QUÉBEC
(418) 623-5471



2650, Dalton
parc Colbert
Sainte-Foy
654-9292



60, Pointe-aux-Lièvres
(autrefois Dorchester Sud)
648-1252



144, route Kennedy
Lévis
833-7140

Confortable, agréable à conduire, d'accès facile, l'Axcess de Nissan possède de belles qualités routières ainsi que d'aménagement intérieur.

par ROBERT FLEURY
LE SOLEIL

Si l'on excuse à Nissan son enthousiasme à qualifier de bolide à sept passagers son Axcess, une isolation des fenêtres qui laisse filtrer les bruits de vent et une insonorisation qui laisse un peu à désirer, ce véhicule n'en constitue pas moins un moyen de transport tous usages et agréable pour la famille.

La plus séduisante des mini-fourgonnettes sur le marché est également la seule à répondre à toutes les normes de sécurité automobile de Transport Canada, à offrir deux portières coulissantes au lieu d'une seule et le plus bas coefficient de traînée.

Sécurité d'abord

Chapeau à Nissan pour la sécurité! L'Axcess répond aux normes de résistance à l'impact à cinq et huit kilomètres heure pour ses pare-chocs ainsi qu'aux autres normes de résistance aux collisions, obligatoires pour les voitures particulières mais facultatives pour les fourgonnettes identifiées aux camions. Des phares réduits en intensité s'allument et se ferment automatiquement avec la clef de contact, et tous les sièges arrière, y compris la mini-banquette sept passagers, sont équipés de la ceinture à trois points d'attache.

Son Cx est de 0,36, ce qui s'explique par son aspect très aérodynamique: cette fluidité lui permet d'offrir peu de résistance aux vents latéraux mais ne diminue pas les bruits de vents par les fenêtres: l'insonorisation laisse en effet à désirer à 100 km/h ou plus.

Son empattement, son surbaissement même comme mini-fourgonnette la rendent très facile d'embarquement, très stable sur la route, quel que soit l'état de la chaussée.

Le mot Axcess est l'écriture phonétique du terme anglais Access qui signifie d'accès facile. Nissan ne s'est pas creusé les méninges longtemps pour trouver ce nom mais il dit bien ce qu'il veut dire: un véhicule facile d'accès.

Le tableau de bord est complet, de lecture facile, les commandes se repèrent facilement. Le groupe chauffage/ventilation est très effi-

cace, le chauffage venant rapidement: il se module aisément.

C'est le moteur à quatre cylindres de 2.4 litres à 12 soupapes de la 240 SX que l'on retrouve sous le capot de l'Axcess mais dans un axe est-ouest: il développe 130 chevaux. Il est équipé de l'injection multipoints.

Le moteur est vigoureux et procure de bonnes accélérations, que ce soit à basses vitesses ou pour dépasser sur la grande route mais rien de plus. On ne peut comparer ses performances avec celles du V6 de la MPV: elles s'apparentent tout au plus au V6 de la Voyager. Il faut dépasser les 140 km/h et les 4,000 tours pour qu'il devienne bruyant, sauf en forte accélération. Le passage d'une vitesse à l'autre s'effectue facilement avec la transmission manuelle à cinq vitesses: la cinquième en est véritablement une, à utiliser à 100 km/h ou plus, sinon il faut rétrograder.

Traction intégrale permanente

En version traction permanente, version qui équipait notre véhicule d'essai, l'adhérence s'est avérée excellente en toutes circonstances et on sentait l'action des visco-coupleurs à l'occasion lorsque la répartition de la traction passait d'une roue à une autre, en forte sollicitation dans les courbes: il faut se rappeler qu'il s'agit d'une mini-fourgonnette et qu'elle n'adoptera jamais le comportement d'une « Audi quattro » mais sa tenue de route est apparemment adéquate non sans une sorte d'effet de balancier dans le train de roulement toutefois.

Ce mode de traction est permanent, c'est donc dire qu'il n'y a pas de mode de sélection permettant de choisir la position avant ou 4WD: la traction est partagée moitié moitié entre l'avant et l'arrière et les visco-coupleurs permettent de transférer la traction à l'arrière en forte accélération ou aux roues qui ont de la traction si l'une des roues motrices glissait: c'est un système simple, robuste, qui ne devrait pas entraîner de surconsommation significative ni d'entretien particulier.

Suite à la page suivante

SUZUKI, QUI DIT MIEUX!

Le luxe 4x4 en 3 dimensions

À partir de **11 995 \$***



DÉCAPOTABLE JA

✓ Moteur 4 cylindres, 1.8 litre à arbre à cames en tête, 80 chevaux vapeur, injection électronique	✓ Suspension avant indépendante à ressorts hélicoïdaux
✓ Système d'allumage électronique	✓ Freins avant à disque assistés
✓ Boîte manuelle à 5 vitesses	✓ Pneus radiaux tout-terrain P205/75R15
✓ Boîte de transfert à 2 rapports, à engagement en mode 4 x 4 en marche	✓ Siège arrière rabattable (pour augmenter l'espace de rangement)
✓ Moyeux à verrouillage manuel	✓ Réservoir de carburant verrouillable

TOIT RIGIDE JX

✓ Mêmes caractéristiques que le modèle décapotable JA	✓ Bouche de chauffage à l'arrière
✓ Tachymètre	✓ Console centrale à l'avant
✓ Horloge numérique	✓ Moulures protectrices latérales
✓ Allume-cigarette	✓ Roues plaquées chrome
✓ Rétroviseur jour/nuit	✓ Vitres teintées

DÉCAPOTABLE JLX

✓ Mêmes caractéristiques que le modèle à toit rigide JX	✓ Sièges en tissu
✓ Régulateur de vitesse	✓ Console centrale avec espace de rangement
✓ Volant inclinable	✓ Rétroviseurs électriques
✓ Direction assistée	✓ Roues en aluminium
✓ Vitres et verrouillage des portières électriques	✓ Radio AM/FM avec lecteur de cassette

CLIMATISATION EN OPTION SUR LES 3 MODÈLES. BOÎTE DE VITESSES AUTOMATIQUE EN OPTION SUR LES MODÈLES JX ET JLX.

La Pocatière
Classique Suzuki Auto Inc.
1303, 4e Avenue
856-5811

Bonaventure
Bonaventure Suzuki Automobiles Inc.
338, Route 132 Ouest, C.P. 220
524-3295

Chicoutimi
Gagnon Auto Suzuki
1411, chemin de la Réserve
543-7711

Charlesbourg
Acadia Suzuki
4480, 1re Avenue
623-9861

St-Romuald
Paquet Suzuki Inc.
50, Principale
839-0059

Ancienne-Lorette
Royal Suzuki Automobiles Inc.
4345, boul. Hamel
872-0003

Sept-Îles
Sept-Îles Suzuki Automobiles
1440, boul. Laure
962-0707

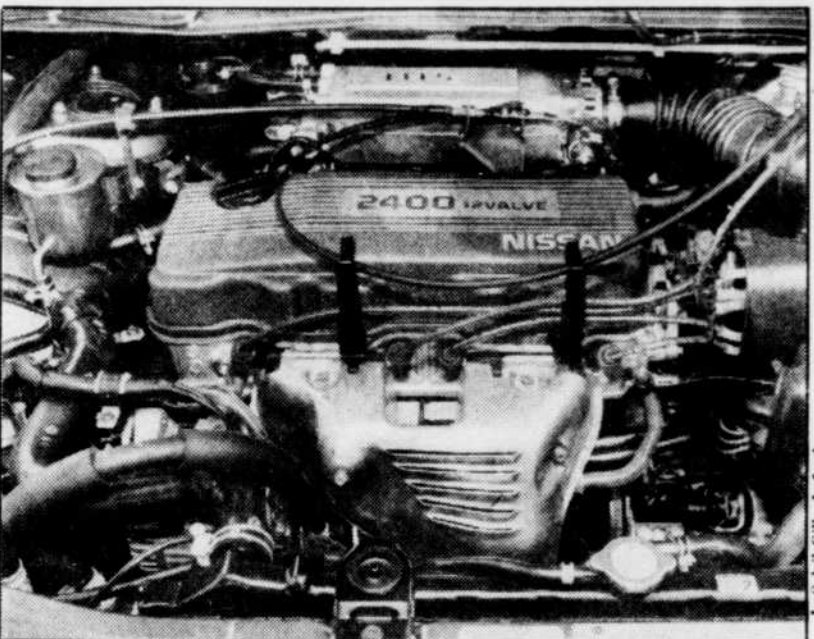
SUZUKI SIDEKICK 4x4

* PRIX DE DÉTAIL SUGGÉRÉ PAR LE MANUFACTURIER POUR LE MODÈLE SUZUKI SIDEKICK JA. TEL QU'ILLUSTRE. LE CONCESSIONNAIRE PEUT VENDRE À UN PRIX INFÉRIEUR. FRAIS D'ÉQUIPEMENTS OPTIONNELS, DE TRANSPORT, DE P.L. ET DE TAXES LOCALES EN SUS. LES VÉHICULES PEUVENT NE PAS ÊTRE IDENTIQUES À L'ILLUSTRATION.

Suite de la page précédente



Le tableau de bord est bien pourvu, les commandes bien placées, le chauffage efficace et le véhicule bien équipé. Les espaces de rangement sont nombreux, la finition de qualité, la visibilité excellente dans toutes les directions. La position de conduite est exceptionnelle mais l'insonorisation laisse à désirer.



Le moteur qui propulse l'Axcess est le même que celui de la 240SX mais monté sur un axe est-ouest. Il développe 130 chevaux.

Nous avons également essayé la traction avant et le véhicule est apparu un tantinet plus vif à l'accélération à basse vitesse. Le comportement dans les courbes s'apparentait davantage aux tractions avant familières. En fait les différences sont peu perceptibles.

La position de conduite est exceptionnellement confortable dans l'Axcess : on jouit d'une bonne visibilité en toutes circonstances. La maniabilité est excellente avec un faible rayon de braquage, ce qui permet de pivoter rapidement en manoeuvre de stationnement.

Nissan a eu la bonne idée d'équiper le véhicule de rétroviseurs électriques ainsi que d'un dispositif de blocage automatique des portes en équipement standard, de même que d'essuie-glaces intermittents, d'un tiroir de rangement sous le siège, d'une radiocassette AM/FM à quatre haut-parleurs avec antenne dissimulée dans la vitre arrière (également équipée d'essuie-glaces).

Le système radio est toutefois difficile d'accès en conduite et il ne se rallume pas automatiquement au redémarrage. Il perdait également sa fréquence. (Peut-être n'avons-nous pas appris à l'utiliser correctement mais si c'est le cas, sa conception est trop complexe).

Le siège arrière permet à trois adultes de s'asseoir confortablement. Ce siège pivote vers l'avant, le dossier s'abaisse (il faut enlever l'appuie-tête) et on obtient ainsi une grande surface de charge à l'arrière. Le panneau du coffre se lève suffisamment hors de portée pour ne pas risquer de se blesser la tête sans pour autant être difficile à rabaisser.

En version sept passagers, le siège arrière est divisé en tiers-deux tiers : ainsi du côté droit, le plus petit des deux sièges se rabat et pivote complètement vers l'avant pour permettre à des passagers de prendre place à l'arrière. Les deux sièges s'avancent et se reculent facilement.

Le siège arrière additionnel ne peut accueillir plus de deux personnes de petite taille comme des enfants car il n'y a pas de place pour les genoux à moins de s'asseoir de côté si des adultes prennent place au centre. Le dégagement pour la tête est toutefois suffisant.

Les portières latérales glissent facilement et se referment également sans effort. La présence de supports entre ces portières et celles de l'avant est rassurante pour assurer l'intégrité de l'habitacle à long terme. Une poignée montée sur ce support, de chaque côté du véhicule, facilite l'embarquement ou le débarquement de passagers qui auraient plus de difficulté à se mouvoir.

En levant le capot, nous avons été agréablement surpris de découvrir des indications dans un français très convenable à plus d'un endroit qui requerrait un en-

retien régulier, ce qui est rare chez les fabricants automobiles.

Bien que nos conditions d'essais n'aient pas été représentatives de celles d'un utilisateur normal, nous avons utilisé 11L/100 km, soit une consommation moyenne de 25mpg : le moteur était complètement neuf, non rodé, et les vents plus élevés que la normale durant nos essais. On devrait normalement s'attendre à réaliser une consommation variant de 25 à 30 mpg en conduite de tous les jours.

L'Axcess bénéficie de la même garantie que les autres véhicules

Nissan, soit trois ans ou 60,000 km d'un pare-chocs à l'autre et 6 ans/100,000 km pour le groupe moteur sans franchise.

Bref, il s'agit d'un véhicule intéressant à plus d'un égard et qui se taillera sûrement une place sur le marché.

LE SOLEIL
ABONNEMENT 647-3333
 Extérieur: numéro sans frais
 1-800-463-2362
 Heures d'affaires: Lundi au vendredi: 7h à 17h30
 Samedi et dimanche: 9h à 12h

MAZDA

C'EST OFFICIEL!
nos taux d'intérêt restent
inchangés jusqu'au 30 avril 89

VENEZ PROFITER DE CES TAUX
VRAIMENT AVANTAGEUX

8.9%* ou **9.9%*** ou **10.9%***
 24 MOIS ou 36 MOIS ou 48 mois

*Sujet à l'approbation de l'institution financière.
SUR LES 929 ET MX6 TURBO 1989 et RX7 1988 EN STOCK
 Autres taux de crédit avantageux sur tous nos autres produits. Venez vous informer sur place.

Une offre exclusive à:

Rendez-vous
MAZDA
 1615, BOUL. HENRI-BOURASSA
 (angle de la Canardière) QUÉBEC 529-8551

VENTE DE GARAGE

10 000 VÉHICULES NEUFS

Voir en page B-4

OPTIMA 1989

POUR SEULEMENT 7 899\$*

* INCLUANT RABAIS GM 500\$

Aussi disponible **OPTIMA 1988 7 495\$*** moins de 10 000 km

Transport et préparation en sus. Renseignez-vous sur les rabais additionnels de 500\$ pour diplômés universitaires.

GARANTIE GM 3 ANS / 80 000 KM

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

LE DÉFI DES PRIX GIGUÈRE 1989

9,9%

D'ici le 28 avril, **AUTOMOBILES GIGUÈRE** vous propose un taux de financement de **9,9%** et jusqu'à 48 mensualités sur toutes les voitures, les camionnettes S et Jimmy. Plus de 500 véhicules disponibles.

Sujet à l'approbation GMAC. Détails auprès de votre concessionnaire. Cette offre prend fin le 28 avril 1989.

AUTOMOBILES GIGUÈRE, toujours les meilleurs prix, toujours les plus forts avec la Roue de Fortune et un escompte supplémentaire de 100 à 500 dollars.

Chez **AUTOMOBILES GIGUÈRE**, en face de Place Fleur de Lys.

GM automobiles Giguère
 Pontiac, Buick, Cadillac et camions GMC
 375, boul. Hamel, 529-6551
 Face à Place Fleur-de-Lys

Les automobilistes des Pays-Bas entre de bonnes mains

Rien n'arrête les mécaniciens du Service routier

AMSTERDAM — Pour son mariage, le jeune couple avait loué une Rolls-Royce 1936. En route vers l'église, la courroie de ventilateur céda. Il put néanmoins être à l'heure, grâce au Service routier.

par PAUL VERSCHUUR
de l'Associated Press

Le Service routier néerlandais est la providence des automobilistes en panne et ses mécaniciens, qui circulent à bord de voitures jaunes, ont la réputation de ne pas renoncer facilement.

« J'ai jeté un oeil sur mon matériel et il s'est trouvé que j'avais la bonne courroie, explique le mécanicien Ruud Lucken. Les futurs époux ont attendu assis à leur place. »

Et parce que le fiancé était un des 2,3 millions de membres du Service routier, le dépannage ne

lui a coûté que le prix de la courroie.

Le Service routier, qui ne se charge pas du remorquage, est réputé pour l'habileté de ses mécaniciens qui connaissent la quasi-totalité des marques de véhicules.

Ses 250 voitures-radio répondent à 2,000 appels environ par jour, ce qui ne manque pas d'être rassurant pour les automobilistes.

« Les gens ont peur de l'inconnu... C'est là que nous avons trouvé notre créneau, déclare Theo Kroon, porte-parole du Service routier. Les garagistes ne se déplacent pas pour un dépannage et s'ils se déplacent, ça coûte cher. »

Depuis 1946

Le Service routier a commencé à patrouiller en 1946 sur le réseau routier néerlandais qui avait souffert de la guerre, avec une poignée de volontaires et sept motos Harley-Davidson, laissées par les Alliés.

Bien que certaines de ces motos soient encore en service, la plupart des mécaniciens du Service routier se déplacent maintenant à bord de voitures transformées en ateliers mobiles. Chacune transporte plus de 400 kilos d'outils, de carburant, d'eau, de lubrifiants et de pièces de rechange.

Les véhicules du Service routier patrouillent sur toutes les autoroutes et grandes routes des Pays-Bas et on fait appel à eux grâce à un numéro de téléphone spécial (appel gratuit). Ils arrivent

généralement sur les lieux en quelques minutes.

La cotisation au Service routier, qui appartient à l'Association touristique néerlandaise, revient à 44,5 florins (\$20 environ). Pour un dépannage, qui peut représenter jusqu'à deux heures de travail, l'automobiliste ne paie que les pièces détachées.

Le pourboire est strictement interdit. Les automobilistes qui ne sont pas membres peuvent aussi être dépannés : il leur en coûte une cotisation à payer sur place.

Pour prévenir les abus, les mécaniciens se bornent aux réparations nécessaires pour remettre le véhicule en marche.

Les resquilleurs

Jan Brand, un de ces mécaniciens, a raconté qu'il avait été appelé un jour pour un dépannage

sur autoroute et qu'il avait constaté sur les lieux que l'automobiliste avait apparemment fait remorquer son véhicule jusqu'à cet endroit pour bénéficier d'une réparation gratuite. Le moteur était froid et le contrat de l'automobiliste ne couvrait que les dépannages sur autoroute.

Moyennant une petite somme supplémentaire, le Service routier assure les dépannages n'importe où, même si la voiture est dans son garage.

La clé de la réputation du Service routier réside dans les connaissances techniques de ses mécaniciens, qui doivent « savoir tout ce qu'on peut savoir sur un véhicule », explique le responsable de la formation, Wim van Dijk.

Au cours de cette formation, qui dure deux ans et demi, les mécaniciens apprennent à réparer

« de la moto au plus gros camion ». Ils apprennent aussi à combattre le feu et à apporter les premiers secours.

« La technologie de tous les véhicules se ressemble beaucoup. Mais s'il s'agit d'une marque peu courante, il faudra peut-être un peu plus de temps au Service routier pour faire le diagnostic, ajoute M. van Dijk. « Ce n'est qu'exceptionnellement que nous renonçons à dépanner une voiture. Mais aucune voiture n'est prise en remorque avant que je sache au moins ce qui ne marche pas. »

LE SOLEIL

ABONNEMENT 647-3333

Extérieur: numéro sans frais

1-800-463-2362

Heures d'affaires: Lundi au vendredi: 7h à 17h30
Samedi et dimanche: 9h à 12h

VENTE DE GARAGE

9,9%
D'INTÉRÊT*

10 000 GM NEUVES À VENDRE EN 10 JOURS

DU 17 AU 28 AVRIL SEULEMENT.

TOUS LES PRIX SONT RÉDUITS AU MAXIMUM SUR TOUS LES MODÈLES 89 EN STOCK.

• FINANCEMENT SUR PLACE • RÉPONSE RAPIDE

Voyez votre concessionnaire GM pour plus de détails.

*Le taux de crédit à 9,9% s'applique à toutes les voitures GM, aux camionnettes compactes et aux véhicules récréatifs Blazer et Jimmy séries 5 neufs 1989 et 1988 achetés à partir du stock d'un concessionnaire participant entre le 14 mars 1989 et avant la fermeture des bureaux le 28 avril 1989. Offre en vigueur pour les achats au détail seulement. Elle ne s'applique pas aux commandes à l'usine, aux parcs et aux véhicules de location. Cette offre est réservée aux acheteurs au détail finançant leur achat pour une durée maximum de 48 mois auprès de GMAC. Cette offre peut s'appliquer au montant d'achat total du véhicule.



VIENS CHEZ NOUS. ÇA ROULE.

CHEVROLET

Beretta
Camaro
Caprice
Cavalier
Corsica
Corvette
Celebrity
Sprint

OLDSMOBILE

88 Royale
Cutlass Calais
Custom Cruiser
Cutlass Ciera
Cutlass Supreme
Ninety Eight Regency
Toronado

PONTIAC

6000
Bonneville
Firebird
Firefly
Grand Am
Grand Prix
Safari
Sunbird
Tempest

BUICK

Century
Electra
Electra Estate
Le Sabre
Reatta
Regal
Riviera
Skylark

CADILLAC

Allante
Brougham
De Ville
Eldorado
Fleetwood
Seville

CAMION

CHEVROLET
Chevrolet S-10
Blazer S/V
Suburban
Sportvan
Astro
Chevy Van
Pick-up C/K
Tracker

CAMION

GMC
GMC S-15
Jimmy S/V
Suburban
Rally
Safari
GMC-Vandura
Pick-up C/K
Tracker

LES CONCESSIONNAIRES



DU QUÉBEC

Des automobilistes autrichiens s'amuse à rouler à contre-sens

VIENNE (AFP) — Les « Geisterfahrer » (conducteurs fantômes) qui pour des raisons diverses empruntent à contre-sens les autoroutes sont de plus en plus nombreux en Autriche et les autorités cherchent par tous les moyens à limiter ce phénomène devenu la hantise des automobilistes autrichiens.

Selon une étude de l'Office autrichien pour la sécurité routière, plus de la moitié (52 %) des automobilistes autrichiens qui empruntent les autoroutes ou voies express à contre-sens sont en état d'ébriété.

Près de 30 % décident ainsi de rebrousser chemin et d'aller à contre-courant sur une autoroute soit pour rattraper une sortie manquée, soit par crainte de tomber en panne sèche ou encore pour prendre un raccourci, selon l'office. Les autres causes sont la fatigue et la désorientation du conducteur.

Mais il y a également les amateurs de paris dont le tarif est de \$80 pour chaque kilomètre parcouru à contre-sens.

Depuis le début de l'année, les « conducteurs fantômes » ont causé la mort de six personnes, soit en trois mois près de la moitié du bilan 1988 qui s'élevait à 13 morts.

Le phénomène, qui s'est développé depuis plusieurs années en Europe et aux États-Unis, est devenu depuis quelque temps la hantise des automobilistes et des autorités en Autriche.

De janvier 1987 à juillet 1988, quelque 500 « Geisterfah-

rer » ont été détectés sur les quelque 1.350 km du réseau autoroutier, selon le ministère autrichien de l'Intérieur, causant 41 accidents, dont 17 avec dommages corporels.

Depuis le début 1989, le nombre de « Geisterfahrer » est déjà supérieur au chiffre enregistré pour la totalité de l'année 1988, soit 296.

Les autorités cherchent à enrayer le développement de cette pratique, par une meilleure signalisation, des modifications de tracé et l'installation d'appareils électroniques déclenchant des signaux sonores ou lumineux pour avertir l'automobiliste.

Mais, les moyens envisagés sont onéreux ou peuvent se révéler dangereux. L'appareil électronique le moins cher coûte environ \$800 alors qu'il y a quelque 400 entrées et sorties d'autoroute à équiper.

Par ailleurs, des systèmes mécaniques de type herse qui immobilisent la voiture mal engagée à l'entrée d'une autoroute sont rejetés par les experts comme trop dangereux et trop difficiles à entretenir pendant les 4 à 5 mois de neige et de verglas en Autriche.

L'industrie automobile européenne en bonne santé malgré la concurrence

SAINT-SÉBASTIEN, Espagne (AFP) — La situation de l'industrie automobile européenne a constitué le plat de résistance de la dernière réunion de travail, à Saint-Sébastien (Pays Basque), du Conseil informel des ministres européens de l'Industrie.

Au cours du débat — marqué par une intervention de M. Martin Bangemann, commissaire européen à l'industrie et au marché

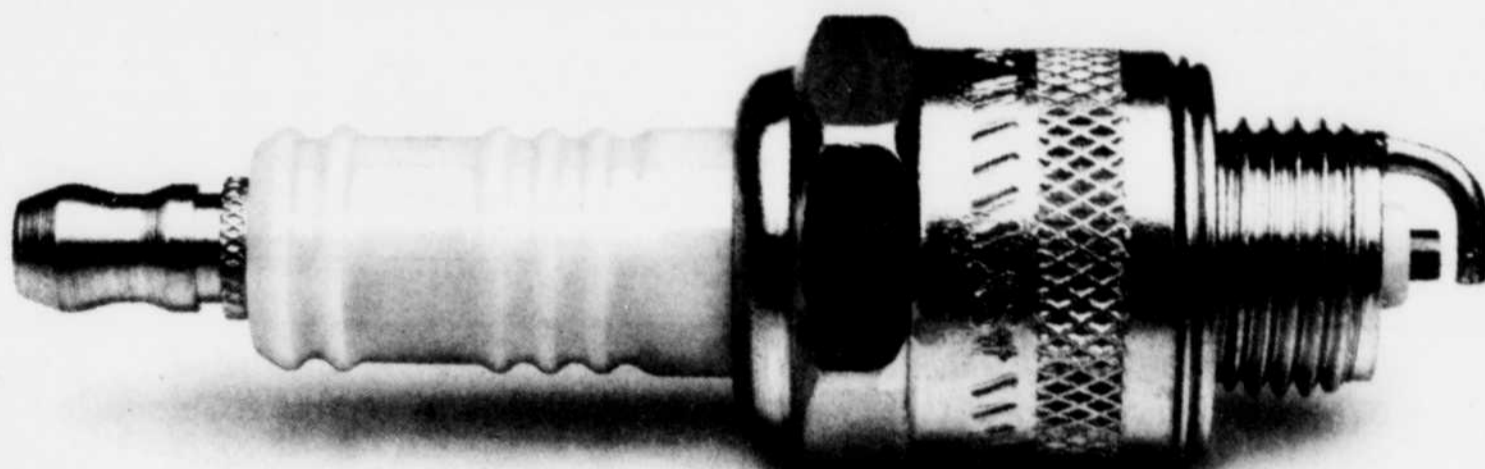
intérieur, très dure pour les carences des entreprises européennes en matière de compétitivité et en forme de plaidoyer pour la « compétition loyale » avec les

pays tiers à la CEE —, les 12 délégations ont souligné la bonne santé et le caractère de locomotive du secteur.

Elles ont cependant reconnu la persistance de handicaps de l'industrie européenne, notamment vis-à-vis du Japon. A ce propos, le conseil des ministres s'est plus particulièrement penché sur la nécessité d'éliminer les systèmes actuels d'homologations nationales

au profit d'une harmonisation technique communautaire.

La politique commerciale communautaire a également été abordée, notamment les perspectives concernant les actuels instruments que s'est donnée la CEE (contingents d'importations, accords d'autolimitation avec des pays tiers, mesures de réciprocité, négociations au sein du GATT, notamment).



Pour bien démarrer,
Desjardins me propose quelque chose de plus que ça.
Les avantages de son prêt-auto*

1. Remise de 1% sur le montant emprunté (maximum de 200 \$) jusqu'au 2 juin 1989**

- Versée à mon compte dès la signature du contrat.
- Applicable uniquement sur les prêts consentis pour l'achat d'une automobile neuve ou d'un camion léger neuf.

2. Possibilité de remboursement hebdomadaire

- Facilite l'administration de mon budget.
- Sans frais additionnels.

3. Taux d'intérêt réduit

- Rabais consenti par rapport au taux en vigueur sur le prêt personnel de la caisse.

De plus, ma caisse offre d'autres avantages non négligeables tels que les services de conseillers expérimentés et une expertise qui me permettront d'obtenir la réponse à ma demande de prêt généralement en moins de 24 heures. Aussi, j'ai la possibilité de rembourser mon prêt totalement ou partiellement avant terme et ce, sans pénalité.

PARCE QU'ON EST PLUS PRÊTS



La caisse populaire Desjardins

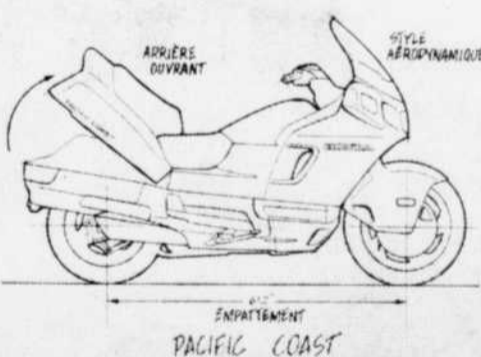
* En vigueur dans les caisses participantes affiliées à la Fédération des caisses populaires Desjardins de Québec. Le prêt doit être consenti sous la forme d'un prêt personnel ou d'une nouvelle marge de crédit personnelle.
** Le montant doit fournir une preuve d'achat reconnue (contrat d'achat). Dans le cas d'une consolidation de dettes, la remise est calculée uniquement sur le montant d'emprunt destiné à l'achat d'une automobile neuve.

LE SOLEIL

ABONNEMENT: 647-3333

Pour les gens de l'extérieur, composez le numéro sans frais: 1-800-463-2362

Heures d'affaires: Lundi au vendredi: 7h00 à 17h30
Samedi et Dimanche: 8h00 à 12h00



La toute nouvelle Pacific Coast de Honda. C'est une motocyclette sport/de tourisme dont la carrosserie arrière se relève pour révéler deux grands compartiments de rangement. On la surnomme donc "moto à arrière ouvrant".

Le moteur bicylindre en V puissant de 800 cc refroidi par liquide de la Pacific Coast, son empattement long, sa selle à rembourrage

épais, sa suspension hydraulique et sa carrosserie aérodynamique sont gage de confort et de maîtrise sans pareils à longueur de kilomètres.

Elle est souple, silencieuse, raffinée et très facile à piloter.

Si tu veux découvrir les merveilles de la Pacific Coast, passe voir un concessionnaire Honda pour faire un

essai sur route. Il t'expliquera notre nouveau programme d'essais sur route "Pars avec nous". Demande-lui tous les renseignements sur le nouveau bail de Honda pour la Pacific Coast.

Tu pourrais prendre la route de l'avenir très bientôt.

HONDA
Je pars avec toi.



VOICI LA PREMIÈRE DEUX ROUES À ARRIÈRE OUVRANT.

C'EST BRILLANT D'ÊTRE PRUDENT. Porte toujours un casque, des lunettes de sécurité et des vêtements protecteurs appropriés au guidon de ta motocyclette Honda. Ton comportement au guidon affecte la réputation de tous les motocyclistes. Pas d'alcool au guidon. Sois un spécialiste. Suis un cours de conduite approuvé par le gouvernement du Québec.

La CSST rejette la majorité des demandes des travailleurs

La maladie « des doigts blancs » sème l'inquiétude

CHAPAIS (PC) — Une maladie professionnelle causée par l'utilisation d'outils vibrants sème l'inquiétude parmi les travailleurs d'une mine de cuivre de Chapais, près de Chibougamau, dans le Moyen-Nord québécois.

Un travailleur sur trois de la mine de la compagnie Minnova, filiale de Mines Noranda, est atteint d'une maladie touchant les mains, les coudes et le cou à un point tel qu'il doit modifier non seulement sa façon de travailler, mais aussi son mode de vie, conclut une étude scientifique présentée, la semaine dernière, à Chapais par un groupe de médecins.

L'équipe médicale, qui a réalisé l'étude épidémiologique, l'an dernier, pour le compte de la Confédération des syndicats nationaux (CSN) à laquelle est affilié le syndicat local de 254 travailleurs, a trouvé que deux mineurs sur trois souffrent à un stade ou un autre

d'une affection connue sous le nom de syndrome de Raynaud, ou maladie des « doigts blancs » (la circulation sanguine est perturbée au point où les doigts blanchissent et perdent leur sensibilité, provoquant engourdissements et picotements).

Cette maladie, diagnostiquée pour la première fois, il y a plus de 100 ans, en France et aux États-Unis, s'attaque également aux articulations du coude et du cou. Elle se développe progressivement chez les mineurs, les bûcherons, les travailleurs des chantiers maritimes et des fonderies qui utilisent des outils vibrants comme les foreuses et les marteaux pneumatiques. Sur les chaînes de mon-

tage d'automobiles, comme à l'usine de General Motors, de Boisbriand, au nord de Montréal, l'utilisation d'outils vibrants provoque le même type de maladie professionnelle.

Selon le rapport d'étude rédigé par l'épidémiologiste Norman King, du CLSC-Centre-ville à Montréal, 15 % des 18.000 travailleurs des mines au Québec, soit 2.665 personnes, exposent ainsi leurs mains et leurs bras aux vibrations. À la mine de Chapais, un mineur sur trois est atteint « sévèrement », souffrant de crises fréquentes de « doigts blancs ».

Près de la moitié des mineurs examinés par l'équipe médicale ont déclaré qu'ils ont dû réduire leurs loisirs (essentiellement la pêche et la chasse, ainsi que la natation) à cause des douleurs causées par cette affection.

Le président du syndicat de la

mine Minnova, Réjean Player, a indiqué que 40 cas ont été présentés récemment à la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST), organisme de l'État québécois chargé d'indemniser les travailleurs accidentés.

Rejet par la CSST

Or, la CSST rejette la grande majorité des demandes d'indemnisation présentées par les travailleurs souffrant de cette maladie industrielle, selon l'équipe médicale (huit cas seulement ont été acceptés sur 56 présentés en 1985 dans tous les secteurs industriels). En Ontario, disent les chercheurs, deux réclamations sur trois sont acceptées chez les mineurs souffrant du « syndrome vibratoire » (322 cas en 1984).

« Il est grand temps que la CSST révise sa manière d'examiner ces cas, a déclaré le Dr Arnold Aberman, spécialisé en médecine

du travail. Il ne s'agit pas, contrairement à ce que prétend la commission, d'une maladie dépendant d'une condition personnelle non liée au travail. »

La CSST a d'ailleurs tendance à rejeter la majorité des maladies liées au travail, comme la surdité, le mal de dos ou les dermatoses. Parmi 5.144 réclamations pour maladie professionnelle présentées à la CSST en 1987, seulement une sur trois a été acceptée.

Selon Céline Lamontagne, vice-présidente de la CSN et responsable des questions de santé et sécurité du travail, l'étude réalisée à Chapais est « très importante parce qu'elle ouvre la voie à la reconnaissance par la CSST » des maladies professionnelles.

Réal Binet, vice-président de la Fédération de la métallurgie de la CSN, a rappelé que c'est une étude semblable qui a révélé la

maladie appelée amiantose dans les mines d'amiante de Thetford Mines en 1975.

Conditions de travail

Il n'existe aucun traitement de la maladie des « doigts blancs » ; il faut modifier les conditions de travail, a expliqué Norman King à une centaine de mineurs de Chapais qui ont assisté, la semaine dernière, au dévoilement du rapport d'étude.

L'Institut de recherche en santé et sécurité au travail (IRSST) doit d'ailleurs entreprendre sous peu une évaluation de nouveaux équipements dont les vibrations sont réduites. L'étude de Chapais note que les vibrations produites par les outils de la mine de Minnova sont de trois à dix fois supérieures à la « norme acceptable », quoiqu'aucune norme spécifique concernant ces outils n'existe actuellement au Québec.

PASSEPORT SEIGNEURIALE

275, rue Fichet, Beauport
(418) 666-9633

PASSEPORT SAGUENAY

1330, boul. du Royaume, Chicoutimi
(418) 549-3320

PASSEPORT CHALEURS

142, route 132, New Richmond
392-5033

«BON YEN DE BON YEN!»

I-Mark RS Turbo 3 portes 1988 d'Isuzu



13 464\$ PDSF MAINTENANT 11 464\$*

*Transport, préparation et plein d'essence compris.

Berline I-Mark XS 1988 d'Isuzu



11 398\$ PDSF MAINTENANT 9 398 \$*

*Transport, préparation et plein d'essence compris.

2 000\$*

Remise sur tous les modèles I-Mark d'Isuzu 1988 en stock.

Vous avez envie d'une voiture japonaise? Alors, optez pour la I-Mark d'Isuzu. En effet, la I-Mark RS Turbo d'Isuzu présente un excellent rapport performance-prix sans compter que Passeport offre actuellement une remise de 2 000\$ sur tous ses modèles 1988 en stock.

De plus, si vous songez à faire l'acquisition d'une Honda Civic, d'une Mazda 323 ou d'une Toyota Corolla, n'oubliez pas que l'offre Passeport s'applique également à la berline I-Mark XS.

Passeport offre en outre une remise de 2 000\$ sur les belles Optima 1988 de conception allemande, une remise de 1 500\$ sur tous les Pickup et Trooper 1988 d'Isuzu et une remise de 500\$ sur tous les modèles 1989.

Alors, venez voir ces deux modèles et dites «sayonara» à la concurrence.

RS Turbo • Accélération exceptionnelle • Direction assistée • Freins assistés • Suspension sport • Sièges baquet avant garnis tissu à dossier inclinable • Indicateur de suralimentation • Sangle de fixation sur le plancher de chargement • Roues en alliage d'aluminium de 14 po • Défecteur d'air avant rallongé • Becquet arrière • Deux rétroviseurs extérieurs sport à commande électrique • Radio AM/FM avec lecteur de cassettes • Phares antibrouillards • Lave-glace/essuie-glace de lunette arrière • Garantie 3 ans/80 000 km appuyée par GM.

Berline XS • Moteur de 1.5 L L4 à arbre à cames en tête • Freins assistés • Volant inclinable • Montre à quartz à affichage numérique • Radio AM/FM stéréo • Banquette arrière repliable à dossier divisé • Serrures de toute sécurité pour les enfants aux portes arrière • Essuie-glace à balayage intermittent • Phares encastrés • Roues en alliage d'aluminium • Deux rétroviseurs extérieurs sport à commande électrique • Glaces teintées • Garantie 3 ans/80 000 km appuyée par GM.

*Taxe et immatriculation en sus. Pour les véhicules achetés au plus tard le 31 mai 1989. Cette offre, qui comprend une participation du concessionnaire, est fondée sur le PDSF et est valable jusqu'à épuisement des stocks du concessionnaire. Autres options offertes moyennant supplément. Offre valable pour les ventes au détail seulement. Le concessionnaire peut vendre pour moins. Taxe calculée sur le prix négocié avant remise.

Voyez votre concessionnaire
Passeport participant aujourd'hui
même ou composez, sans frais, le
1 800 263-1999.



PASSEPORT
AUTOMOBILES INTERNATIONALES

PASSEPORT RIVE-SUD, 649, route 132, Saint-David (418) 835-1888

Manitoba Howard Pawley tire sa révérence

WINNIPEG (PC) — Un an après le limogeage populaire subi par le NPD manitobain, l'ex-premier ministre et chef de ce parti, Howard Pawley, estime qu'il est temps de se retirer de la vie politique.

« Dix-neuf ans, c'est long », a indiqué Howard Pawley, faisant référence aux périodes tendues qui ont jalonné son histoire politique depuis sa première élection comme député de Selkirk, en 1969. « Maintenant, je recherche d'autres défis. »

Mais ce n'est pas tant sa défaite personnelle aux dernières élections fédérales qui hante M. Pawley. C'est plutôt la chute du gouvernement néo-démocrate, causée par la dissidence d'un député d'arrière-banc lors de l'adoption du

budget, en mars 1988, qui lui est restée en travers de la gorge.

En vacances à Victoria, récemment, M. Pawley rencontrait dans la rue l'épouse du député « traître » à son parti, sans pouvoir lui adresser la parole. Il a plus tard déclaré que c'était la première fois de sa vie qu'il n'avait pu saluer une connaissance.

Malgré tout, M. Pawley avoue ne pas regretter ses années de service dans les officines gouvernementales, où il a dirigé plusieurs portefeuilles, dont celui des Travaux publics, des Affaires municipales et du Solliciteur général. Il désire demeurer actif au sein du parti, oeuvrant derrière la scène pour le NPD provincial et fédéral.

En ce qui a trait à la campagne à la direction du parti national, M. Pawley a indiqué qu'il serait temps de voir une femme à ce poste. Le nouveau chef du NPD fédéral sera désigné le 2 décembre prochain, lors du congrès national de Winnipeg.

Élections à Terre-Neuve, jeudi : les conservateurs sont favoris



Ed Broadbent était venu prêter main-forte au candidat néo-démocrate Ed Newhook à St. John, hier, en vue des élections de jeudi, à Terre-Neuve.

CORNER BROOK, T.-N. (d'après PC) — À quelques jours des élections provinciales, qui se tiendront jeudi, à Terre-Neuve, les conservateurs de Tom Rideout semblent toujours populaires. Selon les résultats de deux sondages, parus ce week-end dans le *Sunday Express* et le *St. John's Telegram*, et menés la semaine dernière, les conservateurs obtiendraient entre 50 et 52 % des voix, contre 42 ou 44 % pour les libéraux et environ 6 % pour le NPD. On note cependant un fort taux d'indécis : entre 15 et 20 %.

Le débat électoral avait pris des allures de scandales, la semaine dernière, dans une affaire impliquant des travailleurs sociaux et des prestataires d'aide sociale dans des événements à caractère sexuel.

Trois travailleurs sociaux ont comparu, la semaine dernière, sous 18 chefs d'accusation relatifs à des activités sexuelles illicites. Les incidents se sont déroulés entre 1981 et 1986.

Selon les documents de la cour, un des travailleurs sociaux serait devenu souteneur pour une femme bénéficiaire de l'aide sociale, un autre aurait brûlé une femme avec des mégots de cigarettes pendant une relation sexuelle et un

troisième aurait agressé sexuellement des femmes en leur touchant la poitrine.

Des élus

Avant que les accusations soient officiellement portées, les rumeurs prétendaient que certains élus pourraient se retrouver parmi les accusés. Les vedettes du débat : le chef libéral Clyde Wells et la ministre de la Justice et vice-premier ministre, Lynn Verge — seule femme à la législature terre-neuvienne. Mais ni l'un ni l'autre ne sont impliqués dans ce scandale, même s'ils ont dû commenter publiquement les rumeurs. Selon M. Wells, son opposante conservatrice essaie de balayer toute l'affaire sous le tapis.

Sida : l'aide internationale doit éviter les formules strictement occidentales

Les pays en voie de développement ne boudent pas l'aide internationale. À la condition que les projets mis en oeuvre échappent aux « complaisances complètes » de part et d'autre et qu'ils ne deviennent, en bout de ligne, des éléphants blancs pour des pays déjà étouffés sous le poids de leur dette extérieure.

par ROGER BELLEFEUILLE
LE SOLEIL

C'est essentiellement le message que veut adresser à la population le Dr Tshibaka Mukenge, un médecin zairois de passage au Québec à l'invitation du Centre de ressources universitaires en développement international (CRUDI) rattaché à l'université Laval.

Rappelons que la ministre des Relations extérieures et du Développement international, Mme Monique B. Landry, annonçait il y a peu un programme de \$22 millions, par l'entremise de l'ACDI, à titre de contribution canadienne à la lutte au sida dans les pays d'Afrique francophone.

Au cours d'une entrevue au SOLEIL, ce spécialiste en épidémiologie de l'Institut de médecine tropicale de Kinshasa, la capitale du Zaïre, a rappelé que l'histoire de la coopération internationale dans les pays du Tiers-Monde est truffée de réalisations extravagantes et sans lendemain.

Des projets qui n'ont eu pour effet malheureux que d'alourdir la dette extérieure de ces pays déjà financièrement coincés.

Il signale, à titre d'exemple, l'érection, avec l'aide des États-Unis, d'un vaste complexe hydro-électrique, dans le bas Zaïre, avec des lignes de transport sur une longueur de 1,800 km. Une centrale qui reste inutilisée, la demande ne le justifiant pas, parce que l'électrification, surtout en milieu rural, est loin d'être parachevée. Un projet grandiose qui représente le tiers de la dette extérieure zairoise, qui oscille autour de \$7 milliards.

Sans compter des édifices à bureaux de 20 étages et plus, dont les ascenseurs ne fonctionnent que le matin à cause du rationnement de l'électricité.

Dans son dernier rapport annuel sur l'état des enfants du monde (1989), l'UNICEF signale que le fardeau de la dette a déjà forcé une quarantaine de pays du Tiers-Monde à réduire de moitié leurs budgets de la santé et du quart ceux de l'éducation. Cet organisme des Nations unies estime qu'un demi-million d'enfants sont décédés à cause du sous-développement engendré par le rembour-

sement de la dette extérieure dans ces pays.

La lutte au sida

Dans cette veine, croit fermement ce médecin, l'aide canadienne ou d'ailleurs à la lutte au sida en Afrique, le continent le plus durement touché par l'épidémie, doit éviter le piège de formules ou de recettes d'inspiration strictement occidentale et de pays nantis. Sinon, prédit-il, les efforts seront finalement futiles. Et de larges pans de ces populations seront sacrifiés sur l'autel de l'orthodoxie occidentale.

Selon les estimations de l'Organisation mondiale de la santé, jusqu'à 10 % de la population urbaine serait séropositive dans plusieurs pays africains, dont le Zaïre, la Zambie, l'Ouganda, le Congo, l'Angola, le Kenya et la Tanzanie.

Ainsi, selon le Dr Tshibaka, ce serait pur gaspillage de mettre en branle tout de go de vastes programmes de distribution gratuite de condoms pour enrayer la propagation du virus qui frappe, en Afrique, la population surtout hé-

térosexuelle, hommes, femmes et enfants.

On a découvert, à Kinshasa, un taux de séropositivité de 40 % chez des groupes de prostituées offrant leurs services à une clientèle financièrement démunie. Ces femmes n'auront aucun intérêt à proposer le condom à des clients qui n'en veulent pas et qui préféreront aller ailleurs. Les mesures prophylactiques ne font guère long feu quand elles risquent de tarir des sources de revenus déjà maigres.

Des campagnes d'information et de sensibilisation ont leur place, reconnaît cet épidémiologiste. Mais les comportements ne se changent pas du jour au lendemain. En outre, les grandes campagnes médiatiques sont des coups d'épée dans l'eau là où la télévision, comme au Zaïre, n'atteint que 30 % de la population. Ce pays, autre exemple, doit composer avec 250 ethnies aux multiples dialectes, moeurs et coutumes. Le moyen privilégié de communication est encore aujourd'hui le bouche à oreille.

Des gestes ponctuels

Des mesures ponctuelles pourraient, entre-temps, tout au moins ralentir la propagation de l'infection.

Par exemple, le sang contaminé est responsable d'au moins

15 % des cas. Les dons de sang ne sont testés que dans la capitale et une autre grande ville. Ailleurs, le sang complet, fourni par des proches, passe d'une personne à l'autre sans aucune analyse sérologique. Le Zaïre seul n'a pas les moyens de mettre en place un tel système universel d'analyse des produits sanguins.

L'équipement médical de base fait aussi défaut. Une même seringue peut servir pour une vingtaine de patients. En outre, le personnel hospitalier n'a pas toujours les connaissances nécessaires pour procéder adéquatement à la stérilisation des instruments.

Enfin, le Dr Tshibaka est formel. La coopération internationale dans la lutte au sida dans les pays du Tiers-Monde devra s'articuler en fonction de priorités « réelles » et non obéir d'abord à des considérations politiques. Les coopérants devront accepter de laisser dans leurs cartons des projets coupés d'un contexte socio-culturel sans commune parenté avec le leur. Sinon, c'est ouvrir la porte à un gaspillage éhonté de ressources pourtant précieuses.

Ce spécialiste participera, dans le cadre de ce thème, à une table ronde, aujourd'hui, à 19 h 30, au local 1249, du pavillon Charles-de-Koninck sur le campus de l'université Laval.

Dix des autochtones cessent leur grève de la faim

OTTAWA (PC) — Dix des 14 autochtones qui menaient une grève de la faim pour protester contre les changements apportés à la politique gouvernementale en matière de bourses d'études post-secondaires ont mis un terme à leur moyen de pression, samedi.

Mike Nadjiwan, qui en était, hier, à son dixième jour de jeûne, a indiqué de son côté qu'il continuerait jusqu'à ce que le gouvernement fédéral acquiesce à certaines des demandes des autochtones.

Les étudiants, dont six en étaient à leur 25e jour de jeûne volontaire, samedi, exigeaient une rencontre avec le ministre des Affaires indiennes, Pierre Cadieux, et un moratoire sur la politique gouvernementale.

Cette nouvelle politique apporte des changements aux allocations pour études et frais de subsistance et à la durée des prestations. De plus, le gouvernement pourrait maintenant couper les fonds si l'étudiant échouait.

Selon les autochtones, leurs traités leur garantissent le droit à l'éducation post-secondaire gratuite, une position rejetée par le gouvernement.

(annonce)

HOMMAGE À MERCURY SUZANNE ROY INC.



Après un sondage effectué par Ford-Mercury auprès des clients, l'entreprise Mercury Suzanne Roy a mérité le prix MENTION DE SUPREMATIE décerné au concessionnaire qui offre le meilleur service. Mercury Suzanne Roy remporte ce prix pour la 4e année consécutive, honneur qui s'avère un défi année après année, puisqu'il se mérite avec des standards de qualité de plus en plus élevés. Sur notre photo, monsieur Pierre Barabé, directeur régional des ventes pour Ford, remet une plaque souvenir à madame Suzanne Roy.

OFFREZ-VOUS LA MEILLEURE VOITURE JAPONAISE



- (1) MEILLEUR CONCESSIONNAIRE: PRIME ROBERGE
- (2) MEILLEUR SERVICE: PRIME ROBERGE
- (3) MEILLEUR TAUX D'INTÉRÊT: PRIME ROBERGE

EN PRIMEUR, FINANCEMENT À PARTIR DE

8.9% 12 MOIS

10% 24 mois 12% 48 mois

11% 36 mois 13% 60 mois

SEULEMENT CHEZ



8 2 2 - 1 4 7 5
6964, boul. Ste-Anne, L'Ange-Gardien G0A2K0

À MINUTES DES CHUTES MONTMORENCY

MERCI Grâce à vous Nous sommes

1er

GOSSELIN, LE PLUS GRAND CONCESSIONNAIRE JEEP/EAGLE DE LA RÉGION DE QUÉBEC (L'AUTORITÉ...) REMERCIE SA CLIENTÈLE POUR LUI AVOIR PERMIS, ENCORE UNE FOIS, DE SE HISSEUR AU PREMIER RANG.



EN AVRIL, C'EST ENCORE CHEZ GOSSELIN QUE VOUS FEREZ LA MEILLEURE AFFAIRE SUR UNE JEEP OU SUR UNE EAGLE!

POUR MIEUX CONSOMMER...

Les pages "Consommation" du Soleil. Un guide pratique pour une consommation plus rationnelle, un budget mieux équilibré et une meilleure protection du consommateur.

LE SOLEIL

ABONNEMENT: 647-3333

Pour les gens de l'extérieur, contactez le numéro sans frais: 1-800-463-2362

Heures d'affaires: Lundi au vendredi: 7h00 à 17h30 Samedi et Dimanche: 9h00 à 12h00

L'ÉCONOMIE

GROS PLAN SUR L'ENTREPRISE

Départ étincelant chez placage St-Augustin

Finis les retards de livraison et les coûts supplémentaires de transport ! Les besoins d'entreprises et de particuliers en placage au chrome et au zinc à des fins esthétiques et décoratives peuvent maintenant être satisfaits dans la région de Québec.

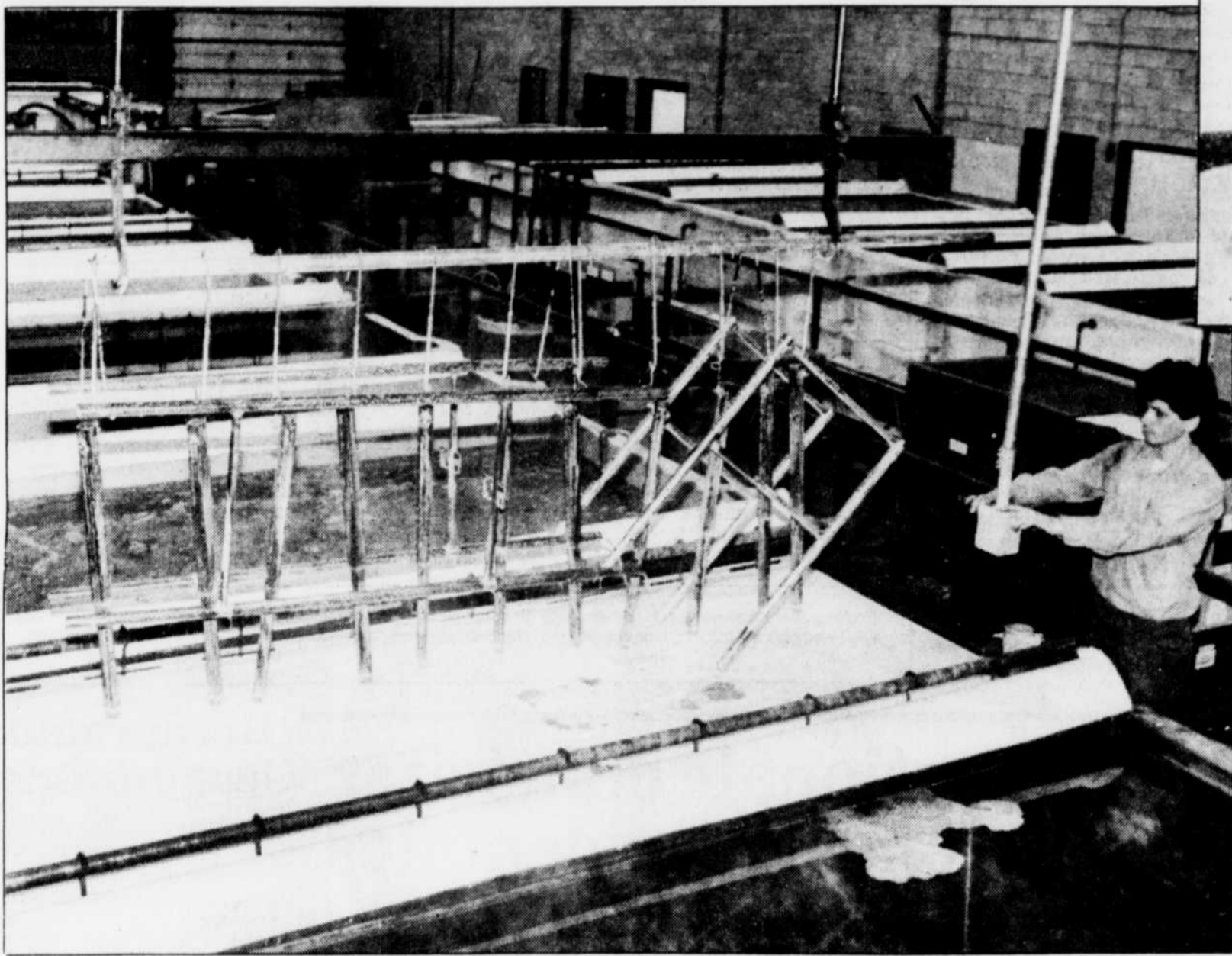
par PIERRE MARTEL
LE SOLEIL

En effet, une nouvelle PME, le Centre du placage Saint-Augustin, vient d'ouvrir ses portes dans le parc industriel de Saint-Augustin-de-Desmaures.

L'entreprise ne devait ouvrir que cette semaine. Toutefois, l'obtention d'un contrat important a forcé la nouvelle PME à devancer son ouverture de 15 jours. « Un fabricant d'escaliers métalliques nous a offert un contrat important, à la condition que l'on puisse le réaliser dans un délai d'un mois. Nous avons accepté. Ce qui nous a forcé à ouvrir plus vite », explique M. Pierre Lagacé, président et principal actionnaire du Centre du placage Saint-Augustin. Les deux autres actionnaires sont MM. Real et Donald Tardif.

Ce n'est pas le seul client de la jeune entreprise. D'autres l'ont déjà contactée. A tel point que M. Lagacé prévoit établir un deuxième quart de travail dans une dizaine de jours. Ce qui fera passer le nombre d'employés de cinq à une douzaine. « Ce ne sera pas long avant que l'usine ne soit en service 24 heures par jour, cinq jours par semaine », soutient son président.

L'usine, qui a nécessité un investissement de près de \$400,000, peut effectuer du placage par électrolyse de zinc, de chrome, de laiton et de cuivre.



Jacques Tondreau s'apprête à retirer les pièces déjà plaquées de zinc.

La seule

Actuallement, dans la région de Québec ainsi que dans l'Est du Québec, le Centre du placage Saint-Augustin est la seule entreprise en mesure de répondre à

demande des entreprises et des particuliers. Selon M. Lagacé, il existe une usine de placage à Montmagny. Toutefois, celle-ci est là pour répondre essentiellement aux besoins particuliers de l'entreprise qui la possède.

Jusqu'à présent, les besoins en placage au zinc, au chrome, au laiton et au cuivre étaient satisfaits à l'extérieur, principalement à Montréal. Il existe plusieurs entreprises de ce type dans la métropole. Encore là, un

certain nombre d'entre elles existent uniquement pour satisfaire des besoins précis.

Or, non seulement le Centre de placage Saint-Augustin est-il là pour satisfaire les besoins de la région, mais il a déjà des clients



Le président du Centre de placage de Saint-Augustin, Pierre Lagacé.

potentiels de la région montréalaise. « Présentement, nous remplissons une petite commande d'un sous-traitant de l'industrie automobile. Si cette entreprise de Montréal est satisfaite, c'est une commande de 10,000 pièces par mois que nous pourrions obtenir », déclare M. Lagacé.

Entre-temps, la petite entreprise de Saint-Augustin tente d'attirer des clients importants de la région. Entre autres, elle veut convaincre Prévost Car de faire affaire avec elle. Le fabricant d'autobus de Sainte-Claire est un utilisateur important de produits plaqués.

Expérience

Où le président du Centre du placage Saint-Augustin a-t-il trouvé l'idée de fonder sa propre entreprise ?

« J'ai travaillé pendant 23 ans dans le domaine du placage. Entre autres, j'ai oeuvré longtemps pour une firme spécialisée dans le placage en or. En parlant avec des clients, des vendeurs et des ingénieurs, je me suis aperçu qu'il y avait un marché dans la région de Québec pour une entreprise spécialisée dans le placage au zinc, au chrome, au laiton et au cuivre », explique-t-il.

En Bref...

Privatisation

REGINA (AFP) — Le premier producteur occidental de potasse, la compagnie Potash Corp, qui appartenait à 100 % à la Saskatchewan sera partiellement privatisée, un projet de loi en ce sens ayant été déposé vendredi au Parlement provincial de Regina. La province garderait un contrôle de 40 % à 60 % sur la société. La vente publique d'actions avoisinerait les \$400 millions. L'actif de la compagnie est estimé à \$1,2 milliard. La proportion d'actions détenues par l'étranger ne pourra pas dépasser 45 % du total et le droit de vote des non-résidents sera limité à 25 %. Préférence sera donnée aux citoyens de la province et aux employés de la société. Les détails de l'offre de vente ne seront connus que lorsque le projet de loi aura été adopté par la législature provinciale. Potash Corp est propriétaire de quatre mines en Saskatchewan, où est concentrée l'essentiel de la production canadienne de potasse. Le Canada est le premier producteur et exportateur du monde occidental de potasse, et arrive au deuxième rang après l'Union soviétique, avec 25 % de la production mondiale. La potasse canadienne représente les deux-tiers du marché américain et la moitié de celui de la Chine. Le Canada est aussi le premier exportateur mondial vers le Japon.

Groupe Michelin

PARIS (AP) — Le Groupe Michelin a réalisé en 1988 un chiffre d'affaires net consolidé de \$10,36 milliards contre \$9,5 milliards en 1987, en hausse de 8,4 %. Le bénéfice consolidé s'est élevé à \$518 millions, contre \$532 millions pour 1987. Les investissements ont été en progression en 1988 : ils se sont élevés à \$942 millions contre \$590 millions en 1987.

Baisse des profits pour Chemical Bank

NEW YORK — La Chemical Bank, 6e banque américaine, a annoncé une baisse de 6,8 % de ses bénéfices nets au premier trimestre de son exercice 1989 par rapport à la même période un an auparavant. Par contre, la Bank of New York, devenue 10e banque américaine après son rachat l'an dernier de Irving Bank Corp, a annoncé le même jour, un bond de 86 % de ses bénéfices sur la même période de référence à \$101,1 millions, contre \$54,4 millions un an auparavant.

Un centre commercial sera construit à Bromont

BROMONT (PC) — Développement Bromont, fort de sa nouvelle association avec le Groupe Equidev, construira un centre commercial à Bromont, un investissement de \$5 millions auquel la chaîne d'alimentation Steinberg participera en y ajoutant \$2 millions additionnels.

« Nous nous battons depuis quatre à cinq ans pour convaincre des gens d'affaires de nous épauler dans notre projet. Au début des années 80, nous avons frappé la crise économique, ce qui ne nous a pas aidés dans nos démarches, mais l'arrivée de Hyundai nous a permis de relancer le dossier et, aujourd'hui, de nous assurer la participation du Groupe Equidev », a indiqué le président Gérald Désourdy.

Développement Bromont et son nouvel associé installeront le centre commercial Les Sommets Bromont dans un quadrilatère de 800,000 pi², délimité par les principales artères de la ville, les rues Church et Shefford et les boulevards Bromont et Montréal.

La première phase couvrira 250,000 pi². Elle consiste en l'amé-

nagement d'un complexe multifonctionnel de 50,000 pi², alliant commerces et services.

La principale tête d'affiche du projet est un supermarché Steinberg de 16,500 pi² qui emploiera jusqu'à une centaine de personnes.

« Sans négliger le marché traditionnel de l'alimentation, nous visons tout particulièrement la clientèle de fin de semaine, dont les habitudes de consommation sont très différentes, axées sur le micro-ondes, les repas préparés, etc. Pour répondre à ces besoins spécifiques, le magasin sera en activité sept jours par semaine. Dans

les régions touristiques comme celle de Bromont, la loi permet une plus grande flexibilité au niveau des heures d'ouverture », a expliqué M. André Dostie, vice-président et chef des opérations chez Steinberg. La chaîne investira \$2 millions dans l'aménagement et l'ameublement de ses locaux.

Les Sommets Bromont engloberont également 15,000 pi² de boutiques et de services, en plus d'intégrer l'hôtel de ville, une succursale de la Banque canadienne impériale de commerce et Postes Canada, déjà installés dans le secteur. La construction débutera cet été.

LE PORTEFEUILLE REA

Compagnie	Deduction	Prix à l'émission	Haut / Bas 52 dernières semaines	Cours actuel	C/B 12 derniers mois
EMISSIONS 1989					
ACSI-BIOREX (a,b)	100%	-	\$0.31	\$0.14	\$0.17
EMISSIONS 1988					
AIR CANADA	50%	\$8.00	\$12.50	\$7.00	\$11.50
AVCORP (IND.) (c)	75%	\$4.00	\$4.75	\$1.35	\$1.60
BCE MOBILE	50%	\$10.00	\$32.50	\$16.00/\$31.25	1041.7
CABANO EXPEDITEX (c)	75%	\$4.00	\$3.55	\$0.90	\$1.10
HEROUX	100%	\$9.00	\$10.00	\$6.63	\$7.00
PAUL MARTIN	100%	\$2.25	\$3.40	\$1.40	\$1.50
SANI MOBILE A (c)	100%	\$2.00	\$1.40	\$0.85	\$1.05
SANI MOBILE bon (c)	100%	-	\$0.15	\$0.02	\$0.03
TRUSTCO DESJARDINS (d)	50%	-	\$3.80	\$2.50	\$3.60
T.C.G. (GROUPE) (c)	75%	\$4.75	\$3.35	\$2.70	\$2.95
EMISSIONS 1987					
AMISK A	125%	\$1.00	\$0.23	\$0.10	\$0.12
AUNORE (RESS.)	100%	\$1.75	\$0.90	\$0.22	\$0.30
AUNORE (RESS.) bon	100%	-	\$0.14	\$0.01	\$0.01
BASTIEN	100%	\$4.00	\$1.50	\$0.60	\$0.60
BOCENOR BF (GROUPE)	100%	\$4.00	\$3.00	\$1.50	\$2.00
BOMEM	100%	\$3.25	\$2.75	\$0.90	\$0.90
COVER (INDUSTRIES)	100%	\$3.00	\$3.00	\$2.00	\$2.25
COVER (IND.) bon	100%	-	\$0.55	\$0.15	\$0.15
DERAGON LANGLOIS	75%	\$2.25	\$0.60	\$0.30	\$0.46
DIABRASIVE INTERN.	75%	\$3.75	\$2.35	\$0.85	\$1.05
DOREL (INDUSTRIES)	100%	\$5.00	\$3.95	\$2.00	\$2.30
DUMAGAMI (MINES)	100%	\$16.00	\$14.50	\$9.38	\$12.50
DUMAGAMI (MINES) bon	100%	-	\$3.30	\$1.90	\$2.75
FORATEK INTERN.	100%	\$2.50	\$1.00	\$0.67	\$0.75
FORESBEC A	100%	\$3.25	\$2.10	\$1.00	\$1.05
GOLDEX MINES	100%	\$6.63	\$3.40	\$1.13	\$1.20
GOYETTE (GROUPE)	100%	\$2.91	\$2.40	\$0.70	\$1.10
GOYETTE (GROUPE) bon	-	\$0.40	\$0.10	\$0.03	-
GROUPE EQ. DENIS B	75%	\$4.50	\$2.35	\$1.75	\$1.97
GUARDIAN TRUSTCO	50%	\$5.63	\$4.25	\$1.75	\$2.05
HARRICANA (GROUPE) A	75%	\$4.00	\$3.80	\$2.80	\$3.00
IDEAL (GROUPE) A	50%	\$8.00	\$9.63	\$6.13	\$9.63
IGLOO VIKSKI	100%	\$2.00	\$0.90	\$0.60	\$0.75
LASSONDE IND. A	50%	\$6.75	\$3.90	\$2.55	\$3.00
LASSONDE IND. bon	50%	-	\$0.22	\$0.03	\$0.01
LAVALIN IND.	50%	\$10.00	\$4.20	\$2.72	\$2.90
LESSARD BEAUCAGE	100%	\$2.75	\$1.70	\$1.00	\$1.35
LESSARD BEAUCAGE bon	100%	-	\$0.10	\$0.01	\$0.01
MAAX	100%	\$2.50	\$1.25	\$0.70	\$0.80
MABAIE	100%	\$6.00	\$3.50	\$1.36	\$1.80
MACYRO (GROUPE)	100%	\$5.00	\$4.40	\$0.85	\$0.95
MEQTEC DATA (f)	75%	\$15.63	\$14.88	\$9.63	\$10.25
METAL DEPLOYE A	75%	\$4.50	\$2.75	\$1.40	\$1.75
METAL DEPLOYE bon	75%	-	\$0.25	\$0.01	\$0.03
MUSCOCHO (EXPLOR.)	100%	\$3.70	\$4.25	\$3.40	\$3.50
PREMIER CDN A	75%	\$7.00	\$6.25	\$3.50	\$3.50
ROCTEST	100%	\$2.50	\$1.50	\$1.05	\$1.17
SANI-GESTION	100%	\$2.25	\$2.15	\$1.25	\$1.40
SANI-GESTION bon	100%	-	\$0.20	\$0.05	\$0.01
SOFICORP (GROUPE)	100%	\$4.00	\$1.80	\$0.10	\$0.12
SUMNER SPORTS	100%	\$5.00	\$3.25	\$1.80	\$2.35
SYSTEM	75%	\$2.00	\$1.25	\$0.35	\$0.36
TAURUS CHAUSSURES A	100%	\$7.00	\$4.15	\$0.45	\$0.45
TECRAD	100%	\$3.00	\$3.10	\$1.10	\$1.05
TOLGECO (GROUPE)	100%	\$4.00	\$2.50	\$1.55	\$1.75
TRANSAT A.T.	100%	\$3.00	\$2.50	\$1.50	\$1.56
UAP A	50%	\$16.00	\$15.00	\$13.00	\$14.75
VAN HOUTTE A. L.	75%	\$5.00	\$4.25	\$3.00	\$3.30
VAN HOUTTE bon	75%	-	\$0.50	\$0.10	\$0.15

(a) échange d'actions en 1989 d'une action de ACSI pour une action de ACSI-Biorex.
 (b) échange d'actions en 1989 d'une action de Biorex pour une action de ACSI-Biorex.
 (c) émis en 1988, mais la déduction s'applique à l'exercice financier 1987.
 (d) échange d'actions en 1988 d'une action de Crédit Industriel Desjardins pour une action de Trustco Desjardins.
 (e) échange d'actions en 1988 d'une action de Fiducie Desjardins pour une action de Trustco Desjardins.
 (f) fractionnement à deux actions par une en 1987.
 Ce tableau nous est fourni hebdomadairement par **Tassé Le Boursier**
 Les renseignements contenus dans ce tableau proviennent de sources que nous croyons dignes de foi, mais nous ne pouvons en garantir l'exactitude.



647-3311 / 647-3311 / 647-3311 / 647-3311 / 647-3311 / 647-3311

Séminaire sur l'énergie électrique, à Toronto

L'industrie ontarienne craint une pénurie d'électricité

TORONTO (PC) — À moins que l'Ontario ne crée de nouvelles sources d'électricité, il se pourrait qu'au cours de la prochaine décennie, certaines entreprises de la province soient obligées de fermer leurs portes, ont déclaré certains des participants à un séminaire sur l'énergie électrique en Ontario.

La crainte de réductions du courant et de pannes peut entraîner des conséquences désastreuses pour certaines entreprises comme Inco Ltd., et Falconbridge Ltd., deux des plus gros consommateurs d'électricité de la province, a affirmé la semaine dernière M. John LeMay, gérant du service d'alimentation énergétique à l'Inco, un des plus importants producteurs de nickel au monde.

Une panne ne durant qu'un simple clin d'oeil peut causer un agacement sans conséquence pour le consommateur moyen, mais une de ces brèves pannes a récemment coûté \$500,000 à Inco lors de la remise en marche de toutes ses opérations, a souligné M. LeMay au groupe de travail auquel prenaient part des représentants du gouvernement, de l'entreprise privée et des compagnies d'électricité.

Il se pourrait que certaines des

entreprises consommant beaucoup d'électricité, et étant aussi au nombre des plus importants employeurs de la province, soient obligées de se battre pour survivre si se réalisaient les prédictions voulant qu'au milieu des années 1990 la consommation d'électricité sera supérieure à la production, a dit M. LeMay.

« Résultat évident, c'est qu'une telle situation forcera certaines industries à fermer leurs portes. »

Si on ne prend pas bientôt les mesures pour augmenter la capacité de production d'électricité dans la province, nous aurons des pannes et des interruptions de courant et peut-être un certain rationnement de l'énergie, a ajouté M. Bill James, président de Falconbridge.

M. James, dont la compagnie a accumulé un compte d'électricité de \$70 millions l'an dernier, a indiqué qu'il s'inquiétait également de l'avenir des entreprises lors-

qu'il s'arrêterait aux prévisions sur la production d'électricité.

Obstacle écologique

La station nucléaire Darlington, une construction de \$11.5 milliards, commence à produire de l'énergie et il n'est pas trop tôt. Si elle doit répondre à la croissance de la demande au cours des prochaines années, on se demande ce qu'il adviendra par la suite, a-t-il déclaré.

Les quatre unités de la centrale Darlington devraient entrer en service progressivement d'ici février 1992.

Depuis quelque temps, les Ontariens se demandent non sans une vive discussion si le gouvernement du premier ministre libéral David Peterson doit construire une autre centrale nucléaire, près de Darlington, à environ 80 kilomètres à l'est de Toronto, ou s'il ne ferait pas mieux d'exploiter d'autres formes d'énergie.

Quant au ministre ontarien de l'Énergie, M. Bob Wong, présent au séminaire, il a déclaré qu'on devait travailler à changer l'impression générale que l'énergie électrique connaissait une période

critique, alors qu'au même moment, il faut satisfaire aux exigences posées par la sécurité de

l'environnement.

« Nous poursuivons tous le même but. C'est de voir à ce que

l'Ontario ait des réserves d'énergie sûre et suffisante à un prix raisonnable », a-t-il dit.

Réglement dans l'affaire de fraude à la bourse newyorkaise

NEW YORK (AFP) — Drexel Burnham Lambert et l'agence fédérale des opérations boursières (SEC) ont annoncé être parvenues à un règlement dans la plus grosse affaire de délit d'initiés de l'histoire de la bourse new-yorkaise pour laquelle l'importante firme de courtage de Wall Street avait déjà accepté de plaider coupable.

Comme le lui avait demandé la « Security and Exchange Commission », Drexel Burnham a accepté de couper tous ses liens avec son responsable de ses opérations investissements à haut risque dit « junk bonds », M. Michael Milken, et de se soumettre, pour cette partie de ses activités, à un contrôle de la SEC pendant trois ans. M. Milken vient d'être inculpé de fraude boursière et d'extorsion de fonds par un tribunal fédéral de

New York. M. Milken a décidé de plaider non coupable aux accusations.

Par ailleurs, Drexel Burnham Lambert a annoncé que M. John Shad, ancien patron de la SEC, allait prendre la tête de la firme. M. Shad avait joué un rôle clé dans l'ouverture de l'enquête approfondie sur les activités de Drexel Burnham Lambert plus de deux ans auparavant.

L'acceptation des conditions posées par la SEC (Security and

Exchange Commission) permet ainsi d'entériner les termes du règlement accepté par Drexel Burnham Lambert, le 22 décembre dernier. Aux termes de ce règlement, la firme va plaider coupable des accusations de fraude boursière et accepte de s'acquitter d'une amende record de \$650 millions.

Dans la plainte de 184 pages contre Drexel Burnham Lambert que la SEC a déposée en septembre, elle accuse la firme de courtage de s'être livrée dans 21 cas précis à des activités frauduleuses entre 1984 et la fin de 1986. Dans ce document, la SEC décrit Drexel comme « tricheur systématique », manipulant les titres boursiers et utilisant des informations confidentielles pour spéculer illégalement.

SOLDE CELLULAIRE!

SEULEMENT \$

899

RABAIS
\$ **469**
Total des prix cour. 1368.95



BONI exclusif

Obtenez un abonnement au service de messagerie vocale Message Mobile de Cantel pendant 12 mois sans frais à l'achat d'un téléphone cellulaire. Valeur au détail: frais de mise en service de 20\$ plus redevance de 5\$ par mois pendant 12 mois, pour un total de 80\$.

CANTEL

- Cellulaire CT-100 multiples fonctions
- Duplex intégral mains libres inclus
- Haut-parleur/contrôleur intégré
- Mémoire de 98 numéros
- Toutes les commandes sur le combiné
- Antenne monture de verre 3 dB
- Avec support et fixations

LE SOLDE ET L'OFFRE EXPIRENT LE 7 JUIN 1989

Nous nous réservons le droit de corriger toute faute de frappe

DIVISION INTERTAN CANADA LTEE.

TANDY/Radio Shack

Nous fabriquons, nous vendons, nous réparons.

CANTEL AGENT AGRÉÉ

Informez-vous auprès de Cantel sur le temps d'antenne sans frais

Disponible à tous les magasins Radio Shack, centres d'ordinateurs Tandy et détaillants participants

ÉDITORIAL

LE SOLEIL

Président du conseil d'administration:
PIERRE DES MARAIS IIEditeur adjoint et rédacteur en chef:
CLAUDE GRAVELVice-président et trésorier:
CHARLES-A. POULINPrésident et Éditeur:
ROBERT NORMANDDirecteur de l'information:
DENIS ANGERSDirecteur de l'édition:
J.-JACQUES SAMSONRéconcilier
éducation
et culture

L'idéal du rapport Parent n'a pas été atteint, déclare celui qui fut le premier ministre de l'Éducation du Québec, M. Paul Gérin-Lajoie, dans une entrevue au SOLEIL parue samedi. Mais certaines des réformes mises en place à partir des recommandations alors formulées, ont quand même permis l'incontestable évolution du système scolaire québécois.

Le Québec dispose maintenant de toutes les structures permettant de recevoir à peu près tous ceux qui veulent s'instruire, constate l'actuel ministre, M. Claude Ryan qui annonce ses couleurs pour l'avenir: relever le défi de la qualité et de la rigueur.

Un quart de siècle sépare les deux hommes, mais leurs attentes se rejoignent; le premier reste cependant plus exigeant que son successeur, peut-être parce qu'il ne détient aucun pouvoir ni aucune responsabilité sur ce qui reste à faire et sur les changements de cap qui s'imposent encore.

Le système scolaire a donc été transformé, parfois un peu trop rapidement au gré de M. Ryan qui regrette que l'on ait brûlé des étapes importantes. La qualité des services offerts en a souffert et l'exemple le plus flagrant, pour lui comme pour tant d'autres, est la situation actuelle de l'enseignement du français.

Longtemps entre les mains de groupes particuliers — le clergé par exemple — le contrôle de l'éducation est, théoriquement du moins, entre les mains de l'État québécois qui en a fait un instrument privilégié de développement. Echappe-t-on pour autant aux influences « particulières » d'intérêts tout aussi particuliers?

Le syndicaliste Raymond Laliberté reconnaît qu'il n'y avait pas beaucoup d'adversaires au changement et à l'éclatement des vieilles structures, au départ. Mais tout s'est gâté avec la loi 25 qui forçait la provincialisation des négociations collectives et laissait présager, malgré la rigueur des sanctions imposées aux grévistes récalcitrants, d'autres crises qui ont fini par empoisonner le climat. On se rappelle le blocage de 1983 et la démobilité qui a suivi: qu'y a-t-il de changé depuis?

La centralisation des structures a eu du bon, mais la somme des ressources que l'on y a investies a causé un ralentissement d'autres réformes à caractère pédagogique, celles-là, qui s'imposaient. Les enseignants ont été blessés par la disproportion entre les discours tenus par les technocrates et les moyens alloués pour atteindre les objectifs qu'ils fixaient.

C'est peut-être en faisant de ces indispensables artisans les boucs émissaires d'une administration déficiente que l'on a causé le plus de torts à la réforme. Les conflits répétés chaque fois que s'engage une ronde de négociations perpétuent le mal, mais peu de solutions semblent envisagées pour corriger les choses.

En 1964, moins de 50 % de la population scolaire terminait sa huitième année. Aujourd'hui, la situation s'est améliorée mais les choses se gâtent en chemin: à peine 40 % de ceux qui entrent au cégep en ressortent avec un diplôme. Pourquoi? La société aussi a changé et les valeurs hiérarchisées par l'école n'ont plus rien de comparable avec ce qu'on y trouve maintenant.

L'idée avancée par M. Gérin-Lajoie d'une commission ou groupe de travail qui reprendrait les objectifs du rapport Parent à la lumière de la situation actuelle est intéressante. On pourrait peut-être trouver ce qui manque toujours à l'idéal des années 1960.

Plus de gens fréquentent l'école plus longtemps, en 1989, mais apprend-on plus et mieux qu'il y a 25 ans?

Dans le bilan qu'il dresse de cette période, le Conseil supérieur de l'éducation parle d'une *pédagogie interculturelle*, d'une *responsabilisation* à la base, pour mieux relever les défis de la société de demain. Il faudra aussi réconcilier éducation, formation et culture et enfin y investir toutes les ressources nécessaires.

MARTINE CORRIVAULT

UN POISSON D'AVRIL
EN RETARD
POUR GIL
RÉMILLARD !

L'URSS...tout un défi!

par
Bernard
LANDRY
collaborateur
spécial

Nier que d'importants changements sont souhaités en Union soviétique par une vaste majorité de la population serait nier l'évidence. Au-delà des signaux clairs que peut donner un processus électoral limité, il saute aux yeux de tous les observateurs que l'immense fédération socialiste accumule depuis des années des montagnes de déception et de frustration au sein de ses populations variées.

Les succès purement économiques qu'a connus l'URSS pendant des décennies — abstraction faite de tous autres facteurs — sont indéniables. La lourde machine soviétique de planification et de direction centralisée de la production a réussi à assurer des taux de croissance respectables, même plus élevés qu'en Occident pendant plusieurs années.

Tout a assez bien marché tant qu'il s'est agi de réalisations qui sont principalement du type lourd. Grands barrages,

matériel de transport, sidérurgie, construction mécanique, grande chaudronnerie et, bien sûr, équipements militaires aérospatiaux ont constitué des domaines d'élection pour les plans quinquennaux successifs.

Mais la finalité ultime de la production qui consiste à procurer au consommateur la satisfaction convenable de ses besoins est toujours restée au-delà des possibilités du système soviétique. L'anecdote suivante qui circule à Moscou illustre bien le paradoxe de base de cette lourde machine centralisée: « D'après le prochain plan quinquennal, tous les Moscovites auront leur hélicoptère personnel pour pouvoir aller à Kiev s'acheter des chaussures... s'il en reste! »

Au premier rang des irritants de chaque jour, se retrouvent les sempiternelles limitations alimentaires que le système de production et de distribution socialiste n'a jamais pu régler. Les rendements des lopins toujours privés qui constituent une part très minoritaire des surfaces en culture écrasent la production collectivisée en quantité et en qualité, mais les queues restent toujours aussi longues.

Mis à part la grogne connue et le fatalisme notoire des masses soviétiques, les

signes vitaux de l'économie soviétique ne laissent aucun doute sur la nécessité de changement. Trois quarts de siècle après la révolution, le PNB soviétique annuel par tête (\$5 700 US) est au 53e rang sur 204 pays, très loin des États-Unis (\$17 300 US) et du Canada (\$14 000 US). Il est clair que de tels écarts, joints au reste, anéantissent toute prétention à l'exemplarité.

Comme l'Union soviétique possède une fabuleuse dotation en ressources naturelles et qu'elle est notamment premier producteur mondial de pétrole et de gaz naturel, elle se maintient péniblement à flot en exportant des matières premières non transformées avec lesquelles elle paie ses importations de technologie. Ce n'est pas précisément non plus ce que l'on appelle un modèle de développement.

Les travaux d'Hercule que l'on attend de Gorbatchev n'ont donc rien de cosmétiques; ils sont vitaux, urgents et relèvent presque de la mission impossible.

Il n'est déjà pas simple de relancer et motiver un entrepreneurship défaillant dans un pays qui ne s'est jamais écarté des systèmes d'entreprise privée et d'économie de marché. Que l'on imagine la difficulté de l'opération en URSS. En mettant les choses au

mieux, il s'écoulera des années avant que les réflexes ne renaissent sur une échelle assez ample pour créer un mieux-être perceptible.

Ce qui, par ailleurs, risque de se produire à court terme, c'est une aggravation de plusieurs problèmes en raison du passage à un système certes meilleur à long terme, mais qui bouleverse des données auxquelles on s'était au moins habitué. C'est en ce sens que Gorbatchev court contre la montre. Les mécontents, à qui la perestroïka a fait perdre prébendes et rentes de situation, pourront compter sous peu sur l'appui des millions de déçus qui vont penser que les bienfaits ne viennent pas assez vite ou qui auront même l'impression que le progrès va à rebours.

L'opération en cours à Moscou est sans doute l'une des plus difficiles de l'histoire des collectivités humaines. Le fait qu'elle vise près de 300 millions d'êtres humains vivant dans 15 républiques fédérées et plusieurs territoires autonomes où se parlent 113 langues reconnues ne simplifie pas les choses.

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

Votre Opinion

La côte d'Abraham

Suite au chambardement topographique subi par le centre-ville de Québec depuis quelques années, la côte d'Abraham est devenue aujourd'hui sujet à controverse...

Le débat, qui en a résulté, a été pour moi la cause d'un retour inévitable dans le passé, ayant vu le jour et vécu les dix premières années de ma vie sur la rue Saint-Réal, voisine de la côte.

A cette époque, j'y avais surtout trois pôles d'attraction. Dans le tournant, la résidence de mes grands-parents paternels; au pied, l'édifice du journal Le Soleil où je passais de longs moments à regarder tourner les presses, et enfin, dans le haut, le patronage Saint-Vincent-de-Paul.

Le patro! Quels beaux souvenirs! C'est là où, tout jeune spectateur émerveillé, j'ai assisté, pour la première fois, à une partie de hockey, une représentation théâtrale, un concert de fanfare, une compétition de gymnastique...

Cinquante années ont passé. Certes, la côte d'Abraham a beaucoup changé depuis. La plupart des nombreux commerces du temps n'existent plus. Des maisons ont été démolies, d'autres, abandonnées depuis longtemps, le seront peut-être bientôt.

Mais un fait demeure. Des institutions qui ont une valeur de pérennité grâce à une influence sociale éminemment bénéfique, ne devraient jamais mourir. Comme le patro. Sans lui, hélas, la côte d'Abraham de mon enfance ne sera vraiment plus. Elle aura perdu son âme.

Jean-Claude Denis
Québec

Que faire du patro?

(Lettre adressée à Pierre Levesque, religieux de St-Vincent-de-Paul)

S.O.S. Patro St-Vincent-de-Paul me demande une lettre d'appui à son projet Les immeubles de la côte d'Abraham, communément appelés le patro St-Vincent-de-Paul.

Ma première réaction est de féliciter et de remercier votre communauté pour l'implication et le travail accompli dans ce coin de la ville depuis plus de 100 ans.(...)

Lors d'une assemblée des paroissiens de Saint-Jean-Baptiste, pour les élections de marguilliers, nous avons exposé à l'assistance le problème et le projet de vente de ces immeubles.

L'opinion qui s'est dégagée me paraît la suivante: 1 - vous remercier pour tout ce que votre communauté a fait dans ce coin de la ville; 2 - vous encourager à soutenir tout projet qui conserverait à ce coin un aménagement favorisant le mieux-être de la population en respectant leur condition de vie et la qualité de ce milieu de vie; 3 - dans la mesure de vos possibilités, encourager et susciter un réaménagement des immeubles en tenant compte de la population actuelle qui désire y vivre; 4 - le projet S.O.S. Patro nous paraît une forme de solution à étudier; 5 - nous comptons sur vous et votre communauté pour trouver la solution la plus

heureuse suite aux changements dont ce milieu a déjà trop souffert.(...)

Chan. Antoine Després
Fabrique de la paroisse St-Jean-Baptiste

Aménager le centre

Je suggère, pour aménager le centre de Québec, de dégager entièrement l'église St-Roch, ce très important monument d'architecture ignominieusement dérobé à la vue par l'abominable érection de l'hôtel Holiday Inn; récupérer le terrain pour en faire une place, un lieu, un espace.

Puis, de dégager la rue St-Joseph jusqu'à la rue Du Pont de l'affreuse gangue Mail St-Roch (Mail Centre-Ville) afin de dévoiler certaines architectures (à jamais disparues?) témoins d'une activité commerciale si vivante d'un quartier jadis prospère; quartier qui s'est étié puis éteint avec ou sans l'agrément de décideurs municipaux à la vision de taupes.

Lucien Emond
Sainte-Foy

Et les cuisiniers?

(Lettre à Francine Labrie, coordinatrice du Mois de la nutrition)

Le menu Mois de la nutrition était un projet très intéressant autant pour les diététistes que pour les restaurateurs. Il fut très intéressant de s'y impliquer(...)

Là où les choses se gâtent, c'est à la clôture. Excellent discours des coordonnatrices, autre excellent discours de la représentante d'Agropur, en plus de celui du ministre de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation. Tout le monde fut remercié et louangé pour leur participation au projet, exception: petite allusion du ministre concernant les cuisiniers.

Restaurateurs, serveurs, furent gratifiés, félicités, même un prix leur fut remis. Mais les cuisiniers, eux, on les a ignorés, comme s'ils n'avaient rien fait pour le Mois de la nutrition. Est-ce le restaurateur qui a étudié et monté les menus? Est-ce les serveurs qui ont mis le cœur pour que l'assiette du client soit nutritive et appétissante? Ne croyez pas

que j'en aie contre les restaurateurs ou les serveurs, la restauration est un travail d'équipe, mais il reste quand même que le cuisinier est à la base de la qualité du menu. Quand bien même que le service serait exceptionnel, si l'assiette n'y est point...

J'aimerais que l'on me dise où nous, les cuisiniers devons aller chercher notre motivation à participer à ce genre de projet, si notre travail n'est même pas souligné(...). Je suis très déçu de la tournure des événements et je suis certain que tous les cuisiniers gagnants ou non gagnants ont ressenti la même frustration que moi(...)

Si vous désirez augmenter l'intérêt du Mois de la nutrition, l'an prochain, augmentez la motivation des cuisiniers, car si les cuisiniers n'y mettent pas l'effort, les résultats en seront amoindris.

Malgré ceci, j'ai adoré mon expérience, je compte participer à nouveau l'an prochain, en espérant qu'un jour mon travail porte fruit.

Harold Boivin, cuisinier
Mille-Feuilles, Québec

MATCH DE SOCCER FUNESTE EN ANGLETERRE

Une enquête publique annoncée

Les précautions ne sont pas suffisantes, dit Mme Thatcher

SHEFFIELD (AFP) - Mme Margaret Thatcher a parlé dimanche de « désastre d'une énorme ampleur venant s'ajouter à d'autres désastres » après avoir inspecté la tribune du stade d'Hillsborough, à Sheffield, où 93 personnes avaient trouvé la mort la veille.



Au cours de sa visite au stade de Sheffield, Mme Margaret Thatcher n'a pu s'empêcher d'examiner la clôture qui a ployé sous la poussée des spectateurs.

Ces désastres, a ajouté le Premier ministre, « surviennent également après que de nombreuses précautions ont été prises, qui manifestement ne sont pas suffisantes ».

Le premier ministre a annoncé qu'une enquête publique allait faire toute la lumière sur les événements tragiques de Sheffield et que le ministre de l'Intérieur, M. Douglas Hurd, qui était à ses côtés, ferait une déclaration aujourd'hui à la chambre des Communes.

Le gouvernement a décidé de donner un demi-million de livres au fonds spécial créé pour aider les victimes de la tragédie, a enfin annoncé Mme Thatcher.

Mme Thatcher a pénétré par l'entrée principale sur la pelouse en début d'après-midi. Après avoir remonté les gradins en béton, jonchés de fleurs, elle s'est engouffrée dans le tunnel pour arriver jusqu'à la porte fatidique, celle que la police avait ouverte, croyant éviter des échauffourées.

« Nous avons fait de notre mieux pour arrêter le hooliganisme. Il nous faut maintenant nous interroger sur l'avenir de tels gradins. Ce sera l'objet principal de l'enquête », a-t-elle souligné.

A l'extérieur du stade de 50,000 places, de nombreux habitants de Sheffield s'étaient rassemblés dimanche matin pour déposer des bouquets de fleurs devant la grande grille bleue.



Les citoyens assistant au service célébré dans la cathédrale de Sheffield ne pouvaient cacher leur douleur.

Liverpool et Sheffield pleurent les victimes

(D'après AP et AFP) - Les cloches de la cathédrale anglicane de Liverpool ont sonné 94 fois dimanche après-midi, en mémoire à chacun des 94 « fans » de Liverpool décédés dans le drame du stade de Sheffield.

Les habitants de Liverpool ont assisté en masse à une messe de requiem dans la cathédrale, tandis que plusieurs milliers d'autres, qui n'avaient pas pu trouver une place à l'intérieur de l'édifice, se sont recueillis dehors.

Des milliers de supporters de l'équipe de Liverpool ont aussi marché main dans la main autour du stade de leur ville, en mémoire de leurs amis tués samedi.

Des écharpes rouges et

blanches, aux couleurs du club, ceinturaient dimanche l'entrée du stade d'Anfield Road à Liverpool, à côté de celles bleues et blanches, de l'équipe rivale d'Everton. Des bouquets de fleurs jonchaient l'entrée du stade.

À Sheffield, des centaines de bouquets de fleurs avaient été déposés devant les grilles bleu ciel à l'entrée de la tribune ouest du stade d'Hillsborough dimanche soir par les habitants de Sheffield, en hommage aux victimes de la plus grande tragédie qu'ait jamais connu le football britannique.

Messe de requiem

SHEFFIELD (Grande-Bretagne) (AFP) - 3,000 personnes ont assisté dimanche soir à Sheffield à une messe de requiem concélébrée dans la cathédrale King Christ par l'archevêque catholique de Liverpool Derek Worlock et le doyen anglican de la même ville, le révérend Derrick Walters.

L'archevêque a exprimé son « profond chagrin » et son « incrédulité » face au nouveau drame qui frappe les supporters de l'équipe de football de Liverpool, quatre ans après la tragédie du Heysel.

Le gardien de but moustachu de Liverpool, Bruce Gobbelaar, qui était au Heysel en 1985 et se trouvait devant la tribune fatale samedi, a lu l'Evangile.

L'archevêque a évoqué le témoignage de quelques survivants de ce drame pour en tirer les leçons. « La vie continue, Liverpool doit poursuivre son chemin », a-t-il dit après tiré un sourire aux familles endeuillées en citant la première phrase d'un enfant de dix ans : à peine sorti du coma, l'enfant a demandé sur son lit d'hôpital les résultats des matchs disputés en championnat par les équipes d'Everton (l'autre grande équipe de Liverpool) et d'Arsenal.

L'archevêque a remercié les sauveteurs pour leur « comportement héroïque ».

CARRIÈRES ET PROFESSIONS

POUR FAIRE PARAÎTRE VOS ANNONCES DANS CETTE PAGE COMPOSEZ **647-3270** OU ÉCRIVEZ À CARRIÈRES ET PROFESSIONS LE SOLEIL LTÉE, C.P. 1547, QUÉBEC, QUÉ. G1K 7J6
Heures limites de réservation: midi l'avant-veille de la publication; jeudi midi pour publication samedi, dimanche ou lundi.
Toutes les annonces publiées dans ces pages sous la rubrique Carrières et Professions sont assujetties à la loi numéro 50.
Les emplois annoncés s'adressent donc aux hommes et aux femmes.



Vous cherchez de nouveaux défis? Offre de postes d' Agents de programmes

Le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie (CRSNG), qui administre des programmes fédéraux d'aide à la recherche universitaire dans le domaine des sciences naturelles et du génie, requiert les services d'agents de programmes pour des postes permanents ou de durée déterminée d'un ou de deux ans à Ottawa.

En tant qu'agent de programmes, vous devrez gérer des programmes de subventions ou de bourses destinés aux universitaires; contrôler et promouvoir les programmes dont vous êtes responsable; mettre en oeuvre et interpréter des politiques en vue d'accroître l'efficacité des programmes; représenter le CRSNG et donner des avis sur ses politiques ainsi que sur les questions financières et administratives se rapportant aux programmes dont vous êtes responsable; gérer et faire le suivi des aspects financiers de tous les programmes qui relèvent de vous et vous acquitter d'autres tâches selon le besoin.

Les candidat(e)s doivent posséder un baccalauréat spécialisé en sciences ou en génie ainsi que quelques années d'expérience en recherche ou en administration de la recherche. Ils (elles) doivent également être capables de bien s'exprimer oralement et par écrit, avoir le sens de l'organisation et du travail d'équipe, faire preuve de maturité et de jugement et d'un bon esprit d'analyse. Il est souhaitable de démontrer un intérêt pour la politique scientifique et pour l'administration de la recherche. Une expérience acquise dans l'administration et la négociation de contrats serait un atout dans certains postes.

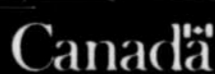
La connaissance de la langue française et de la langue anglaise est essentielle pour ces postes. Cependant, certains postes pourraient être offerts à des personnes unilingues. Celles-ci devront indiquer leur volonté de devenir bilingues aux frais du CRSNG et démontrer leurs aptitudes à atteindre les niveaux linguistiques visés.

Traitement: De 32 594 \$ à 40 077 \$ par année (sous révision) auquel s'ajoute une prime au bilinguisme de 800 \$ par année pour les candidat(e)s qualifié(e)s. Taux de recrutement normal jusqu'à 36 534 \$ par année (sous révision), selon les qualifications et l'expérience.

Vous voulez en savoir plus? Veuillez obtenir une description de tâches détaillée auprès du bureau du CRSNG.

Posez votre candidature par écrit avant le 12 mai 1989 à l'adresse indiquée ci-après en mentionnant le numéro de concours CRSNG-9-100-QS.

L'Agent du personnel
Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada
200, rue Kent, Ottawa (Ontario) K1A 1H5



VENTE TRANS CANADA EATON

LE DÉCOMPTE SE POURSUIT... PLUS QUE 6 JOURS AVANT LA FIN!

Notre plus grande vente de la saison

1/2 PRIX
SERVIETTES "SENSATION" EN COTON

10⁹⁹ à 14⁹⁹ L'ENS.
ENSEMBLES AVEC SHORT POUR GARÇONS ET FILLES

50% DE RABAIS
BATTERIE "CLASSIC" LAGOSTINA

1/3 DE RABAIS!
DESSOUS

1/3 DE RABAIS!
SACS À MAIN EN CUIR DE CONFECTION CANADIENNE

Félicitations aux gagnants du concours O Soleil chez Eaton:
Lorraine Rennie, Verdun;
Georgette Mongeon-Jacques, Contrecoeur;
Marie-Paule Blais, St-Léonard;
Ginette Ménard, Sherbrooke;
E. Frederick, Châteauguay.

EATON

Nous sommes... le grand magasin du Canada

LU

647-3311 / 647-3311 / 647-3311 / 647-3311 / 647-3311 / 647-3311

MATCH DE SOCCER FUNESTE EN ANGLETERRE

La presse britannique s'en prend aux mesures en place

LONDRES (AFP) - Les deux plus gros tirages de la presse quotidienne britannique, le Sun et le Daily Mirror, consacrent aujourd'hui toute leur première page à la même photographie insoutenable de supporters de Liverpool écrasés contre les grillages du stade de Hillsborough, visages tuméfiés, bouches désespérément ouvertes et mains tendues en vain vers l'extérieur.

« Ils sont morts si jeunes », titre le Sun. « Plus jamais », demande le Mirror. « Plus jamais », reprend en écho le Daily Express au-dessus de la même photo.

Tous les quotidiens posent les questions accablantes auxquelles devra répondre l'enquête : pourquoi les supporters de Liverpool n'ont-ils pas eu assez de billets, pourquoi les spectateurs n'étaient-ils pas filtrés avant le stade, pourquoi la police a-t-elle ouvert une grille d'entrée dans les tribunes après le début du match, pourquoi les grillages séparant la pelouse des gradins ne comportaient-ils pas d'ouvertures suffisantes, pourquoi tout bêtement - comme le demande le Times - ne pas avoir retardé le coup d'envoi ?

Même s'il n'y a pas eu de violences, nombre d'éditorialistes voient dans la tragédie un héritage du hooliganisme (violence des supporters). « Ce qui devait être une cage à hooligans est devenu un piège à innocents », écrit le Daily Mirror. « Le hooliganisme en tant que tel n'a pas tué 94 personnes », accuse le Daily Express, « ce sont les mesures mises en place pour combattre le hooliganisme qui ont tué ».

« La peur de la violence a un lien étroit avec les erreurs de jugement que la police a peut-être commis », affirme de son côté le Daily Mail.

Pour les éditorialistes, c'est toute la conception des stades qu'il faut revoir. « Si les humains sont traités comme des animaux, la tragédie est inévitable », note le tabloïd Today. « Les fans de football ne sont pas des animaux qui doivent être escortés d'un sous-Colditz à un autre », ajoute The Guardian (centre-gauche).

Tous les quotidiens ou presque exigent la suppression des « terraces » (gradins debout) et la systématisation des places assises. Il est temps de consacrer à la modernisation des stades un peu des sommes colossales destinées au transfert de joueurs selon Today, le Daily Telegraph et le Daily Express.

« Les gestionnaires du football portent une grande responsabilité, celle de traiter le public comme

une foule sans visage. Et au-delà des gestionnaires, il y a le système de classe, qui a toujours traité le football comme un sport d'ouvriers, un sport dur dont il ne faut pas trop attendre et auquel il ne faut pas trop donner », accuse le Daily Telegraph (conservateur).

Le Times considère également que « toute enquête doit regarder au-delà de Sheffield et se pencher

sur l'organisation de tout le football en tant que sport de spectacle ». « Le football britannique a reçu le bénéfice de nombreux doutes. Trop de doutes », poursuit le quotidien conservateur qui ajoute, « le tragique chaos de Hillsborough a touché les cœurs du monde entier. En Grande-Bretagne il doit aussi toucher l'intelligence de certains ».

L'éditorial du Sun va plus loin : « l'ambiance hostile, gladiatoire du football crée des problèmes uniques. Dieu merci le rugby ou le cricket n'ont pas produit de désastres, le football doit se demander pourquoi. »



« Plus jamais ! » clame la presse britannique.

VOUS AUREZ PEINE À CONTENIR VOTRE CONTENTEMENT DEVANT NOS CONTENANTS!



Ils vous feront économiser à plein! Ils sont bleus ou verts, de deux styles différents et sont offerts en trois dimensions. On les obtient avec un plein d'au moins 30 litres d'Essence propre Texaco et quelques sous seulement : 99 cents, 1,49\$, 1,99\$ ou moins selon qu'ils sont de format 1, 2 ou 3 litres!

Vous pouvez obtenir ces superbes contenants alimentaires hermétiques chez les détaillants Texaco participants. Jusqu'au 30 juin 1989 ou jusqu'à l'épuisement des stocks. Contentez-vous sans tarder!

ATTENDEZ-VOUS À PLUS



© CM TEXACO INC.

Autres incidents déplorables en Hollande

AMSTERDAM (d'après AP) — Des amateurs de soccer hollandais ont fracassé des fenêtres, lancé des briques aux policiers et se sont battu avec des spectateurs rivaux, hier. Bilan de cette autre explosion de violence dans un stade survenue au lendemain de la tragédie de Sheffield : 27 blessés et 24 arrestations.

— Avant le match de dimanche entre l'Ajx d'Amsterdam et le Feyenoord de Rotterdam, les spectateurs de l'extérieur avaient commencé à semer la pagaille dans la ville, démolissant l'intérieur d'une rame de métro et brisant les vitrines de magasins, selon un porte-parole de la police.

Les bagarres entre spectateurs, elles, ont commencé avant le match et se sont poursuivies après. La police, portant des tenues antiémeute, a été forcée d'effectuer plusieurs charges au bâton, tant dans les gradins du stade olympique d'Amsterdam que dans les rues voisines, dans le but de garder les groupes rivaux éloignés.

VENDU

LES ANNONCES CLASSÉES DU QUOTIDIEN **LE SOLEIL** 647-3311