

QUESTIONS D'ARGENT

SUR LES MARCHÉS

Profits partis en fumée

La mésaventure du titre de Cartaway, une petite entreprise minière inscrite à la bourse de Calgary, en est un exemple. Cartaway misait beaucoup sur le site Cirque, une propriété qu'elle détenait à proximité du fabuleux gisement de Voisey Bay. Ce voisinage avait permis au titre de grimper de 90 ¢ à 26 \$ en l'espace de six mois.

Or, il y a une dizaine de jours, la petite compagnie minière a dévoilé des résultats très inférieurs aux prévisions. En début de semaine, lorsque la bourse de Calgary a permis les transactions sur le titre de Cartaway, les ordres massifs de vente ont fait chuter le titre de 23 à 2 \$ l'action. La capitalisation de la compagnie était de 700 millions \$. Elle a chuté de 500 millions \$ en un jour.

« Depuis plusieurs mois, les titres de minières juniors montent en fou. Cela n'a pas d'allure. On a beau faire des mises en garde, les gens achètent quand même. Ce qui vient d'arriver à Cartaway devrait inciter les investisseurs à faire preuve d'une plus grande prudence », affirme Jean Laroche, conseiller financier chez Nesbitt Burns à Québec.

Abondant dans le même sens, Claude Auger, conseiller en placement chez Lévesque Beaubien Geoffron, ajoute : « La chute du titre de Cartaway est un des éléments qui a le plus marqué la dernière semaine. Ce titre avait suscité des attentes énormes. Or, plusieurs investisseurs doivent encaisser de lourdes pertes. »

Toujours dans le domaine de la fumée, la décision d'une cour d'appel de la Nouvelle-Orléans de débouter une plainte qui aurait permis un recours collectif des fumeurs contre le géant Philip Morris a entraîné une hausse de la valeur des titres des groupes américain de tabac.

Jeudi, à Wall Street, l'action de Philip Morris a pris 6,25 \$, celle de RGR Nabisco a gagné 2 \$ et celle de Loews a pris 3,50 \$.

Par ailleurs, Claude Auger note que la dernière semaine a été marquée aussi par la vigueur du marché obligataire américain à long terme. « Les taux ont baissé parce que les craintes d'une poussée de l'inflation aux États-Unis se sont atténuées. Ce phénomène donne un bon coup de pouce au marché boursier », dit-il.

RÉSULTATS

Alan Lamb, vice-président chez Richardson Greenshields à Québec, se réjouit des résultats trimestriels dévoilés par Bombardier.

Voir MARCHÉS en B2 ►



Pierre Martel

L'AUTOMOBILE

Le prix des autos explose

Dur, dur de trouver une voiture neuve pour 10 000 \$

MARCEL COLLARD
Collaboration spéciale

Dans bien des cas, les augmentations de certains modèles de voitures neuves ont dépassé 20 % au cours des trois dernières années. Un relevé des prix de vente des modèles les plus populaires permet aussi de constater que le club des véhicules de 10 000 \$ et moins devient plus sélect. Des cinq ou six modèles « économiques » disponibles il y a trois ans, on n'en retrouve vraiment qu'un seul, en 1996, soit la Lada Samara.

On doit maintenant hausser l'échelle à 15 000 \$ pour publier une sélection des modèles les moins chers sur le marché.

Au cours des deux ou trois dernières années, le créneau des petites voitures, celles qu'on peut classer dans les sous-compactes et les compactes a été modifié passablement. On note plusieurs départs, comme les Sunfire, Shadow, Colt, Tempo/Topaz, Festiva, Sundance, Justy et Excel. En plus, Mazda a cessé la distribution de sa petite 323 au Canada. D'autres noms sont venus s'ajouter comme la Sunfire, la Neon, l'Accent et la Steem.

LE RÉPERTOIRE

LE SOLEIL a dressé la liste des voitures sous-compactes et compactes dont le prix de base se situe au-dessous de 15 000 \$ pour donner une idée de la brochette de prix. Nous emprunterons la classification des voitures du magazine Carguide.

Pour les fins de l'article, nous avons retenu seulement les modèles les moins chers, qu'il s'agisse de la version de base, coupé ou berline, avec une transmission manuelle la plupart du temps, sinon dans tous les cas, et un nombre réduit d'accessoires. Certains offrent une gamme très variée comme on peut le constater par l'écart entre la version la moins chère et la plus chère d'un même modèle, en 1996. Les cabriolets, généralement beaucoup plus chers, ont été mis de côté.

Les prix se réfèrent à l'édition printanière du guide de Wilson's, habituellement très fiable. Précisons qu'il s'agit des prix suggérés par les constructeurs.



La Samara de Lada dont le prix oscille entre 7 995 \$ et 11 595 \$.

Ils n'incluent pas le transport et la préparation qui peuvent parfois atteindre 700 \$ ou 800 \$.

C'est un marché très actif, surtout au Québec. En 1995, au nombre des dix automobiles les plus vendues, les Cavalier, Civic, Neon, Sunfire, Escort, Corolla et Tercel se situaient aux sept premières places, avec la Golf en 9e position. Au Canada, les quatre premières places ont été prises, dans l'ordre, par les Cavalier, Civic, Neon et Sunfire.

On constate que, pour réduire le prix, question de « marketing », certains modèles ont été dépouillés de certains accessoires, notamment des coussins gonflables, comme c'est le cas dans les Corolla, Tercel, et Sentra. D'autres ont aussi l'excuse que certains modèles ont changé de génération.

Précisons que les prix des véhicules ne sont pas fixés en fonction du coût de revient. Les constructeurs les établissent par comparaison avec les modèles des concurrents.

Il reste que cela se traduit au bas de la facture, par des augmentations substantielles pour les consommateurs.

POURCENTAGE D'AUGMENTATION EN 1996

Modèles	1993	% en 1996
Cavalier	9 998 \$	26,4
Escort	10 795 \$	22,9
Saturn	11 246 \$	13,5
Sunbird-Sunfire	10 498 \$	27,3
Civic	10 395 \$	20,0
Sentra	9 760 \$	27,4
Swift	7 595 \$	29,6
Tercel	10 368 \$	13,2
Golf	11 380 \$	20,5

COMPILATION: C. HUDON

TABLEAU, LE SOLEIL

AUTRE TEXTE ET GRAPHIQUE

□ Québec publie son « Red Book » Page B3

L'ITM croit qu'il y a de la place pour d'autres projets Magnola

Le manque de magnésium ralentit la croissance de ce marché

PIERRE ASSELIN
Le Soleil

■ QUÉBEC — Il y a de la place pour d'autres projets Magnola, soutient le président de l'Institut de la technologie du magnésium, M. Jacques Plourde, qui affirme que le manque de métal ralentit la croissance de ce marché.

« On manque de magnésium, il nous faudrait d'autres projets Magnola au Québec au tournant de l'an 2000 », affirmait récemment le président de l'ITM. Le projet Magnola, rappelle-t-il, prévoit la production de magnésium à partir des résidus de l'amiante.

L'ITM développe des procédés de fabrication et des pièces qui utilisent le magnésium. Présentement, 40 % de ses travaux sont réalisés pour l'industrie automobile.

Selon M. Plourde, si toutes les pièces mises au point pour les véhicules au-

tomobiles étaient utilisées, cela représenterait quelque 70 livres de magnésium. Multipliée par des millions de voitures, cette proportion représente un marché potentiel de centaines de milliers de tonnes, dit-il.

Le marché du magnésium connaît actuellement une croissance de 20 % par année. Mais Jacques Plourde croit que cette progression pourrait être beaucoup plus élevée. « Ce qui nous empêche d'aller plus vite, c'est le manque de métal. S'il y avait plus de magnésium sur le marché, la croissance pourrait être de 40 % comme au début

des années 1990 ». Pour démontrer l'utilité de ce métal, M. Plourde donne l'exemple du tableau de bord d'une automobile. Alors qu'il fallait souder ou

assembler 50 pièces d'acier voilà quelques années, il est maintenant facile de fabriquer un tableau de bord en magnésium en 90 secondes en coulant le tout en une seule pièce. Le magnésium pèse cinq fois moins lourd que l'acier et 30 % de moins que l'aluminium.

M. Plourde soutient d'ailleurs que le magnésium connaît une croissance semblable à celle de l'aluminium. Il se produisait 1,5 million de tonne d'aluminium au début des années soixante et il s'en produit aujourd'hui 20 millions de tonnes. La production mondiale de magnésium est actuellement de 300 000 tonnes. Elle devrait atteindre les 500

000 tonnes vers l'an 2005 selon les prévisions. C'est la compagnie Noranda qui mène présentement le projet Magnola.

Denis Leclerc, directeur des affaires corporatives, indique de son côté que la prévision actuelle de la demande ne permet pas d'envisager une deuxième phase au projet

avant l'an 2010.

Et de toute façon, rappelle-t-il, Noranda doit d'abord compléter la phase pilote de son projet avant de le lancer définitivement. Si tout va bien, cette décision finale sera prise l'an prochain et l'usine de 58 000 tonnes devrait commencer à produire à l'an 2000.

Il y a plusieurs façons de produire du magnésium. Norsk Hydro importe de la magnésite de Chine. Un autre projet en Israël prévoit la production de magnésium à partir du sel de mer.

Une croissance semblable à celle de l'aluminium

Sur tous nos modèles
Escort 96 neufs et
démonstrateurs

4,9%
ou généreuse remise

Montcalm
Automobiles

901, 1re Avenue Québec 529-2131



Les nouvelles
ESCORT 1997
sont arrivées

Encore quelques bonnes
aubaines sur des 95
(neufs et démos)
Ces prix incluent le
transport et la
préparation

• Escort "LX" sport #9285
3 portes, bien équipée
PDSF 15 529\$

Spécial **11 695\$***

• Escort "LX" sport #8764
Dém. 3 portes, bien équipée
PDSF 17 001\$

Spécial **10 495\$***

• Lincoln Mark VIII #8761
Complètement équipée
PDSF 55 155\$

Spécial **45 495\$***

• Lincoln Continental #8870
Complètement équipée
PDSF 56 408\$

Spécial **43 995\$***

• Aerosport "XLT" #5A829
Très bien équipée
PDSF 23 012\$

Spécial **19 295\$***

• Aerostar "XLT" allongé #5A802
Complètement équipée
PDSF 27 148\$

Spécial **21 995\$***

• Explorer "Eddie Bauer" #5X304
Complètement équipée
PDSF 41 871\$

Spécial **35 495\$***

• Explorer Limited #5X308
Complètement équipée
PDSF 42 677\$

Spécial **36 495\$***

* Remise Ford incluse

PARLONS FRIC

Le budget Landry (bis)



Jean
Courchesne

Avec la collaboration
de Pierre Juneau

Aujourd'hui, nous poursuivons l'analyse du dernier budget Landry. Nous nous attarderons principalement à quelques mesures affectant la famille et aussi les personnes âgées, dont le crédit pour frais médicaux.

Au niveau de la prise en charge des coûts de la santé, le gouvernement du Québec ne manque pas de suite dans les idées. Pensons notamment à la cotisation au Fonds des services de la santé (FSS), à l'imposition à l'employé de la prime d'un régime collectif d'assurance-médicaments versée par l'employeur et à la proposition d'un régime universel d'assurance-médicaments.

Les changements annoncés au niveau du crédit pour frais médicaux s'inscrivent bien dans cet ordre d'idée. Bref, la facture commence à être « salée ». N'allons pas plus loin... et regardons de plus près les derniers changements à ce sujet.

Actuellement, les frais médicaux payés pour vous-même, votre conjoint et pour des personnes à votre charge donnent droit à un crédit d'impôt non remboursable de 20 %. Pour le calculer, il faut soustraire du total des frais médicaux admissibles 3 % de son revenu net (maximum 1614 \$).

Pour maximiser la valeur du crédit, nous recommandons au membre du couple gagnant le moins de revenus de les réclamer dans sa déclaration fiscale. Les mesures annoncées dans le budget élimineront cette possibilité de planification à compter de 1997.

Vous devrez alors considérer non plus le revenu net individuel le plus bas mais plutôt le revenu net total des deux conjoints.

Par surcroît, le plafond de 1614 \$ ne tiendra plus.

LIMITATION DE CERTAINS CRÉDITS

Dorénavant, les personnes admissibles au crédit d'impôt non remboursable pour : 1. Les personnes vivant seules ou avec une des personnes à charge (montant de base 1050 \$) ; 2. Les personnes âgées de 65 ans et plus (montant de base 2200 \$) ; 3.

Les revenus de retraite admissibles (montant de base 1000 \$) devront considérer leur revenu net afin de déterminer le montant de crédit qu'ils pourront réclamer.

Le seuil de revenu net pour déterminer la pleine admissibilité sera de 26 000 \$. Au-delà de ce revenu, vous devrez soustraire 15 sous (7,5 sous en 1996 seulement) par dollar de revenu net qui excède 26 000 \$ du montant de base du crédit.

Par exemple, un retraité de 67 ans qui reçoit un revenu net de 36 000 \$ bénéficiera d'un crédit en raison de l'âge réduit de 1500 \$ (10 000 \$ X .15). Dans ce cas, le montant alloué en raison de l'âge serait de 700 \$ (2200 — 1500 \$).

Pour cette année seulement, les personnes admissibles à ces crédits seront assurées d'en obtenir au minimum la moitié et ce, peu importe leur revenu.

Par contre, les nouvelles règles n'affecteront pas le transfert du crédit en raison de l'âge et de revenu de retraite

au conjoint.

REER

Le fisc québécois forcera à son tour les retraités à convertir leur REER en revenus de retraite (rentes ou FERR) au plus tard le 31 décembre de l'année au cours de laquelle ils atteindront 69 ans. Les retraités âgés de 69 ou 70 ans à la fin de l'année auront quant à eux jusqu'au 31 décembre 1997 pour effectuer cette conversion.

La méthode de calcul du retrait minimum du FERR demeure inchangée.

Le plafond des cotisations REER sera abaissé à 13 500 \$ jusqu'en 2003 et les frais d'administration remboursés directement au fiduciaire dans le cadre de la gestion d'un REER ou d'un FEER autogéré ne seront plus déductibles. Bonne nouvelle !

Les autorités fiscales éliminent la règle de report de 7 ans pour les cotisations inutilisées. Donc vous les utiliserez quand votre situation financière vous le permettra et lorsque votre situation fiscale le justifiera.

REEE

Le fisc augmente le montant de cotisation annuelle de 1500 \$ à 2000 \$ par bénéficiaire admissible à un REEE. Il porte ainsi le plafond global pour un bénéficiaire de 31 500 \$ à 42 000 \$.

FRAIS DE GARDE D'ENFANTS

Le fisc québécois élargit dorénavant l'accès au crédit d'impôt remboursable pour frais de garde aux situations suivantes : un des membres du couple exploite activement de façon régulière et continue une entreprise et ce, même s'il en tire peu ou pas de revenus (applicable uniquement au Québec) ; les deux membres du couple poursuivent simultanément des études à temps plein ; le chef d'une famille monoparentale poursuit des études à temps plein.

Notons que les établissements d'enseignement secondaire sont maintenant reconnus aux fins de ce crédit et que la limite d'âge pour un enfant admissible passe de 14 à 16 ans.

PENSION ALIMENTAIRE

À compter du 1er mai 1997, Québec «défiscalisera» la pension alimentaire versée pour le bénéfice d'un enfant. Ceci impliquera que le parent payeur ne pourra plus la déduire de ses revenus et que le parent bénéficiaire n'aura plus à s'imposer sur celle-ci. Cette mesure s'appliquera pour les pensions alimentaires versées en vertu d'une ordonnance judiciaire ou d'un accord écrit conclu le 1er mai 1997 ou après.

Bonne réflexion et à la semaine prochaine !

POUR NOUS REJOINDRE

NDLR: Cette chronique est ouverte aux questions des lecteurs. Deux comptables qui sont aussi planificateurs financiers, Jean Courchesne, c.g.a. et Pierre Juneau c.a., y répondent à celles qui sont adressées à :

Parlons Fric
Journal LE SOLEIL
925, Chemin St-Louis
Québec
G1K 7J6

Fax: 686-3429

MARCHÉS

9,7 milliards \$ de commandes pour Bombardier

Suite de la B1

«Le bénéfice net est passé de 19 à 22 e l'action. Ceci confirme nos prévisions. Le carnet total de commandes atteint 9,7 milliards \$. Cette année, l'entreprise livrera 182 Challenger comparativement à 146 l'an dernier.

En outre, si les discussions actuelles aboutissent, 200 avions Regional Jet devraient s'ajouter au carnet de commandes. Cela nous amène à prévoir un prix-cible de 24 \$ pour l'action cette année et de 30 \$ dans deux ans.

TRIMESTRE

Les derniers résultats trimestriels de Provigo sont également encourageants, selon M. Lamb. Le bénéfice net du distributeur alimentaire est passé de 13 à 15 e. Le cours actuel de l'action de Provigo se situe aux environs de 8 \$. M. Lamb prévoit un prix-cible de 10 \$ d'ici 12 mois.

À SURVEILLER

Dans les titres à surveiller cette semaine, Jean Laroche suggère celui de Breuvages COTT. «Après avoir monté à 49 \$ en octobre 1993, ce titre est tombé récemment à 6,50 \$ l'action. Par contre, les prévisions de pertes ayant été réajustées à la baisse, le titre est remonté à plus de 12 \$ cette semaine. La compagnie est en situation de «turnaround». Nous pensons que le titre pourrait remonter à 15 ou 16 \$», ajoute-t-il.

Finalement, Claude Auger estime que, dans les prochaines émissions d'actions à venir, il faudra s'intéresser à celles de LaboPharm et LG Technologies.

EN BREF

LAC-MÉGANTIC

Diminution de 9 % pour Bestar

Bestar a affiché une diminution de 9 % de son chiffre d'affaires qui est passé de 38 472 000 \$ à 34 841 000 \$, en 1995, dû au ralentissement de l'économie, la compression généralisée des marges bénéficiaires de l'industrie et à un bouleversement dans le commerce de détail. «Malgré ces résultats financiers décevants, l'entreprise qui conçoit, fabrique et distribue sur le marché international du mobilier électronique et de bureau prêt-à-assembler, a connu un bon rendement sur le marché canadien alors qu'aux États-Unis, le réseau de commercialisation a été renforcé», a déclaré en assemblée générale, le président, M. Paulin Tardif, qui assure qu'en 1996, les perspectives s'annoncent plus prometteuses. L.D.

La Baie solde au masculin!

Durant 5 jours! Du lundi 27 mai au vendredi 31 mai

25 % de rabais*

Grande sélection de chemises de ville griffées :

- Claiborne • Perry Ellis
- Chaps • Hathaway
- CFH By Hathaway
- Hathaway Casuals
- Geoffrey Beene et plusieurs autres.

*Sur nos prix ordinaires.

Chemises de ville, rayon 330.
Le choix varie selon le magasin.

25 % de rabais*

Tous les sous-vêtements, chaussettes et pyjamas Jockey® pour homme. Nous avons le meilleur choix d'articles Jockey® au pays, profitez-en!

*Sur nos prix ordinaires.

Accessoires pour homme, rayons 360 et 363.
Solde en vigueur jusqu'au dimanche 16 juin.

40 % de rabais* 25 % de rabais*

• Chemises sport Hathaway

À manches longues. Notre prix ord. 50 \$. Solde 24,99 \$ ch.

• Blazers Charter Collection® de fin de série

Notre prix ord. 225 \$. Solde 135 \$ ch.

Dans certains magasins seulement.

• Ceintures Christopher Rand®

*Sur nos prix ordinaires.

• Polos Grenadier® à rayures

Notre prix ord. 19,99 \$. Solde 11,99 \$ ch.

• Vestons sport Jones New York en crêpe de laine

Notre prix ord. 275 \$. Solde 206,25 \$ ch.

Dans certains magasins seulement.

• Vestons sport Charter Collection®

Notre prix ord. 235 \$. Solde 176,25 \$ ch.

Dans certains magasins seulement.

• Pantalons de ville Charter Collection®

En laine fraîcheur. Notre prix ord. 79,99 \$. Solde 59,99 \$ ch.

• Chaussettes Hunt Club®

*Sur nos prix ordinaires.

Exception : chaussettes mode à 3 paires pour 15 \$.

30 % de rabais

• Choix de tenues d'extérieur chics ou tout-aller

Jones New York, Christopher Rand® et Grenadier®.
Nos prix ord. 49,99 \$ à 260 \$. Solde 34,99 \$ à 182 \$ ch.

• Choix de pantalons tout-aller

De Christopher Rand®, Hunt Club® et Grenadier®.

Nos prix ord. 29,99 \$ à 54,99 \$. Solde 20,99 \$ à 38,49 \$ ch.

• Polos Christopher Rand® en tricot piqué

Notre prix ord. 40 \$. Solde 27,99 \$ ch.

• Pulls Grenadier® en coton

Notre prix ord. 29,99 \$. Solde 19,99 \$ ch.

25 % à 30 % de rabais*

• Choix de complets printemps-été

25 % de rabais

• Chaps

• Tommy Hilfinger

• Grenadier®

30 % de rabais

• Charter Collection®,

en laine texturée

• Jones New York

• Shipley

*Sur nos prix ordinaires.

Dans certains magasins seulement.

Vêtements pour homme, rayon 300. Le choix varie selon le magasin.

Achat spécial!

Complets Charter Collection® en laine fraîcheur superlégère

Notre prix

21999 \$

ch.

Dans certains magasins seulement.

Achat spécial!

Vestons sport Park Row unis ou à motifs fantaisie

Etouffes estivales légères.

Notre prix

9999 \$

ch.

Dans certains magasins seulement.

Liquidation de cravates!

Liquidation

1999 \$

ch.

Cravates, rayon 334.

Le choix varie selon le magasin.

Bas prix!

Hauts Naturalife, en tricot, à manches courtes

Notre prix

1499 \$

ch.

Vêtements sport, rayon 350.

Incredible!

Interchangeables Grenadier® en molleton

Notre prix

999 \$

ch.

Vêtements sport, rayon 858.



la Baie

Compagnie de la Baie d'Hudson

VOUS AVEZ LE MEILLEUR

L'AUTOMOBILE

TVQ: l'État publie son « Red Book »

MARCEL COLLARD
Collaboration spéciale

La Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec entend exercer des pressions auprès du ministre des Finances pour qu'il revienne sur la décision de remplacer le Canadian Red Book par deux autres guides d'évaluation des véhicules d'occasion pour le calcul de la TVQ, à compter du premier juillet.

Elle incite ses membres à adresser des lettres de protestation au ministre Landry et dénoncer l'absence de consultation des concessionnaires et du CAA-Québec relativement à ces nouveaux guides publiés par Hebdo Mag et imprimé par Québecor, dans la Beauce.

Dans la lettre, les membres de la corporation affirment qu'ils n'achèteront pas ces guides. Et, si le ministre persiste dans sa décision, ils le menacent de téléphoner à la Société de l'Assurance automobile et au ministère des Finances pour obtenir les renseignements chaque fois qu'ils effectueront la transaction d'un véhicule d'occasion.

Cette mesure est passée inaperçue lors de la présenta-

tion du budget Landry, le 9 mai. Pourtant, le président-directeur général de la corporation, Me Jacques Béchar, avait eu vent de l'information quelques jours avant la lecture du budget et s'était empressé d'écrire au ministre Landry pour lui proposer de mener une consultation avant d'arrêter sa décision.

Dans cette lettre, Me Béchar fait part au ministre de sa stupéfaction d'apprendre la mise au rancart du Canadian Red Book, utilisé par 6000 commerçants au Québec et toute l'industrie automobile dans d'autres provinces pour le calcul de la taxe de vente depuis 1958. Il rappelle que les membres ont toujours collaboré avec le gouvernement québécois qui avait adopté le Red Book comme livre de référence, en 1994, pour mettre fin à une « concurrence déloyale de la part de commerçants qui trichaient en abaissant le prix pour éviter la perception de la taxe de vente sur le plein montant de la transaction ».

« Le remplacement serait une source de confusion, de tracas administrative et de coûts additionnels pour les commerçants. Ceux-ci devront continuer à utiliser le Red Book en raison du commerce avec les autres provinces... La situation serait encore plus grave dans les régions frontalières comme Hull, étant donné que les véhicules en vente transitent d'une province à une autre ».

Me Béchar propose à ses 860 membres un projet de lettre, ainsi que la liste des députés avec toutes les coordonnées pour signifier leur désapprobation. Il écrit: « Nous devons réagir très rapidement; le ministère des Finances devra refaire ses devoirs et consulter les concessionnaires qui perçoivent bénévolement des centaines de millions de dollars en TVQ et TPS annuellement pour les gouvernements ».

Me Béchar invoque aussi le fait que les guides sont produits en collaboration avec l'Association des marchands de véhicules d'occasion du Québec Inc. (AMVOQ) qui ne représente pas, selon lui, plus de 500 marchands sur les 4000 marchands de véhicules d'occasion.

LES DEUX GUIDES

Chacun des deux guides se vend 6,99 \$ plus taxes. Le prix d'abonnement annuel pour chacun s'élève à 95,50 \$ (taxes incluses), comparativement à 90,95 \$ pour le Red Book.

Les guides des autos et des camions légers Hebdo Mag sont bien faits et faciles à consulter. Ils donnent la valeur des véhicules selon des kilométrages précis. En plus, une deuxième section dresse la liste des modèles 1996 et les prix de détail suggérés.

PRIX DES VÉHICULES

LES SOUS-COMPACTES

	La moins chère	La plus chère
Ford Aspire	11 295 \$	11 895 \$
Geo Metro	10 995 \$	12 345 \$
Lada Samara	7 995 \$	11 595 \$
Pontiac Firefly	10 995 \$	12 345 \$
Suzuki Swift	10 795 \$	12 345 \$

COMPACTES

	La moins chère	La plus chère
Chevrolet Cavalier	13 600 \$	18 210 \$
Plymouth/Dodge Neon	13 135 \$	16 015 \$
Ford Escort	13 995 \$	15 695 \$
Honda Civic	12 995 \$	20 595 \$
Hyundai Accent	10 495 \$	14 615 \$
Elantra	13 495 \$	20 255 \$
Mazda Protégé	13 895 \$	17 450 \$
Nissan Sentra	12 498 \$	22 198 \$
Pontiac Sunfire	14 450 \$	18 445 \$
Saturn	12 998 \$	18 048 \$
Suzuki Esteem	13 495 \$	15 995 \$
Toyota Corolla	13 508 \$	22 758 \$
Tercel	11 948 \$	14 358 \$
Volkswagen Golf	14 325 \$	25 710 \$
Jetta	14 500 \$	19 065 \$

COMPILATION: C. HUDON

TABLEAU: LE SOLEIL

WOW!
UNE NOUVELLE
SUSPENSION

Location
clé d'or
279\$
par mois

GOSSELIN 30 ans d'expérience 1966-1996
ST-NICOLAS 831-2050

PLUS DE 140 JEEP EN STOCK
UN CHOIX INCROYABLE

NE PERDEZ PAS LA

Les meilleurs prix en ville!

SUPPORTS À VÉLOS

- 5 portes, pas d'attente
- Vente et réparation de remorques de toutes les dimensions
- Freins électriques
- Refroidisseur de transmission
- Distributeur Algonquin, Reese, Drawtite, Eaz-lift
- Seliette d'attelage (Fifth Wheel)

ATTACHE-REMORQUE DE LA CAPITALE INC.

445, rue Curie, Angle Dalton
parc Colbert, Sainte-Foy (par autoroute Charest) **659-4245**

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

AUTOS LAURIER INC.

681-4631

GRAND CHEROKEE

Pour seulement **495\$*** par mois

AUTO MAX 1996

Jeep Grand Cherokee Laredo 1996, 4x4 Ensemble 26E + GEG

* Moteur 6 cylindres de 4 litres • Boîte automatique à 4 rapports • Climatisation et glaces teintées toniques • Freins à disque et antiblocage aux 4 roues • Roues sport en fonte d'aluminium • Sélection de Quadra-Trac, au choix du client • Régulateur de vitesse et volant inclinable gainé de cuir • Radiocassette AM-FM stéréo • Lève-glacs et verrouillage électrique avec télécommande • Par mois, location 30 mois, utilisation 51 000 km, comptant 14 400 \$ taxes en sus.

Attention diplômée: rabais additionnel de 750\$ aux finissants d'école collégiale ou universitaire (si admissibles). Les illustrations peuvent différer des véhicules annoncés.

** Transport, préparation, immatriculation et taxes en sus, rabais inclus.

GRAND CHEROKEE 1996

JEEP T.J. 1997

A partir **17 200\$**

VENTE SURPLUS D'INVENTAIRE

Exceptionnellement ouvert
lundi de 8h à 21h



Néon EX #T8850123

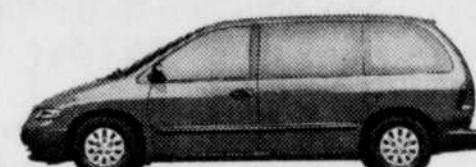
PRIX de VENTE: 13 388 \$*

Clé d'Or: 278 \$* Aucun comptant

Néon Highline #T8850075

PRIX de VENTE: 15 245 \$*

Clé d'Or: 311 \$* Aucun comptant



Voyager #T8940008

PRIX de VENTE: 20 095 \$*

Clé d'Or: 349 \$* Aucun comptant

Voyager SE #T8950180

PRIX de VENTE: 24 048 \$*

Clé d'Or: 415 \$* Aucun comptant



Intrepid #T708532

PRIX de VENTE: 20 905 \$*

Clé d'Or: 445 \$* Aucun comptant

Breeze #T8951945

PRIX de VENTE: 18 998 \$*

Clé d'Or: 330 \$* Aucun comptant



CHOIX et PRIX

À vous couper le souffle
GRAND CHOIX DE DÉMONSTRATEURS

* Transport, rabais, préparation, taxes sur climatiseur (si il y a lieu) inclus
** Location: terme 30 mois, transport, préparation, rabais inclus. Kilométrage alloué: 51 000 Km pour 30 mois, 0,05c de Km pour l'excédent.
Formule Club Inclusive. Immatriculation et assurance en sus

Notre atelier de mécanique est ouvert de 7 h à 23 h du lundi au vendredi

DU VALLON

CHRYSLER PLYMOUTH LTÉE DEPUIS 1970

2015, boulevard Charest Ouest, Sainte-Foy
687-5510

VENDEZ, ACHETEZ ET GAGNEZ

AVEC LES ANNONCES CLASSÉES AUTOMOBILES DU SOLEIL

Trouvez «voiture à votre prix» ou offrez «l'occasion de la semaine»!

À GAGNER

Chaque semaine, pendant 6 semaines, un acheteur et un vendeur chanceux se partageront 500\$ en argent pour une valeur de 3000\$

COMMENT PARTICIPER:

Faites l'achat ou vendez une voiture d'occasion par l'entremise des Annonces classées du Soleil entre le 23 avril et le 14 juin 1996. Le véhicule devra avoir été annoncé dans les annonces classées entre le 23 avril et le 14 juin 1996.

Remplissez le coupon de participation publié dans Le Soleil et joignez-y une photocopie des certificats d'enregistrement du véhicule acheté, celui du vendeur et celui de l'acheteur. Postez votre coupon ou déposez-le à l'adresse indiquée. La date limite pour la réception du coupon est le 14 juin 1996 à 16h. Les coupons sont cumulatifs et les tirages hebdomadaires auront lieu les vendredis 10, 17, 24, 31 mai, 7 et 14 juin à 16h, parmi tous les coupons reçus.

Postez votre coupon à: Concours «VENDEZ, ACHETEZ ET GAGNEZ», Le Soleil, C.P. 15170, Québec (Québec) G1K 7X2 ou déposez-le au quotidien Le Soleil, 925, chemin Saint-Louis, Québec.

ACHETEUR:

Nom: _____
Adresse: _____
Ville: _____
Code postal: _____
Tél. rés.: _____ bur.: _____

VENDEUR:

Nom: _____
Adresse: _____
Ville: _____
Code postal: _____
Tél. rés.: _____ bur.: _____

Les règlements du concours sont disponibles au quotidien Le Soleil. Seuls les fac-similés entièrement reproduits à la main seront acceptés. Les gagnants devront répondre à une question d'habileté mathématique.

RABAIS DE
50%
sur les
ANNONCES CLASSÉES
AUTOMOBILES
686-3311

LE SOLEIL
686-3311

La Vespa a 50 ans elle aussi

PONTEDERA (AFP) — La société Piaggio (groupe Fiat) a annoncé que son scooter Vespa du cinquantenaire, une nouvelle version très attendue de son premier modèle, équipé d'un moteur à la technologie très sophistiquée, sera présenté le 19 septembre prochain à Rome.

À Pontedera, un bourg près de Pise, siège central de la société, la chaîne de montage de Vespa 2000 est strictement protégée de tout regard indiscret.

Les journalistes ont pu apercevoir de loin le châssis, construit entièrement en métal comme la première Vespa de 98 cc fabriquée en 1946.

Les revues des «Vespa clubs» du monde entier, de l'Allemagne au Japon, ont déjà reconstruit à l'ordinateur la Vespa du cinquantenaire, grâce aux informations qui ont filtrées ici et là dans les milieux des «vespistes».

Le moteur, dont la puissance pourra varier entre 50 et 125 cc, représente la différence la plus importante par rapport au premier modèle. L'essence remplacera le mélange: le moteur sera à quatre temps pour être surtout moins polluant, a indiqué un porte-parole de Piaggio.

Le modèle du cinquantenaire sera dévoilé à la presse par le PDG de Piaggio Veicoli Europei, Giovanni Alberto Agnelli, neveu de Giovanni et héritier annoncé de la direction du groupe.

Q: Jusqu'à présent, je n'ai jamais eu à changer moi-même un pneu suite à une crevaisson. Je pense savoir ce que, théoriquement, je devrais faire, mais j'aimerais que soit résumée la démarche à suivre pour effectuer de façon sécuritaire une telle opération. Par ailleurs, comment doit-on réagir lorsqu'une crevaisson a lieu soudainement, alors que l'on est au volant ?

R: Si vous n'avez jamais eu à réparer une crevaisson, c'est peut-être d'abord et avant tout parce que vous prenez le temps de vérifier à chaque mois la pression des pneus. Si, par la même occasion, vous examinez aussi leur usure générale (et la présence de fissures, coupures, boursofflures, etc.), vous jouez alors la carte de la prévention... et vous évitez les ennuis.

Autre chose importante: familiarisez-vous dès aujourd'hui au fonctionnement du cric de votre voiture. N'attendez pas d'être plongé en plein drame ! Votre manuel du propriétaire consacre probablement quelques pages sur cette question. Le cric doit en effet être placé sous la voiture en des points précis et de la bonne façon pour ne pas endommager le véhicule et pour le retenir le plus solidement possible. Et même si vous en connaissez le fonctionnement, peut-être serait-il sage de vérifier son état général de temps à autre. Un cric très rouillé peut, par exemple, vous causer certains problèmes. Pour ce qui est de remplacer un pneu crevé, voici les règles de sécurité à respecter :

- Assurez-vous que le terrain n'est pas en pente.
- Mettez le frein de stationnement.
- Placez la transmission en position «PARK» ou en marche arrière (ou en première vitesse s'il s'agit d'une transmission manuelle).
- Arrêtez le moteur.
- Si possible, placez des cales aux roues qui sont au sol afin de bien bloquer votre véhicule. Il faudrait au moins en mettre devant et derrière la roue la plus éloignée de celle qu'il vous faut remplacer.
- Il est très dangereux de vous glisser sous une voiture soulevée par un cric, car il peut arriver que la voiture retombe.

Si la roue de secours est de type compact, il faut savoir qu'elle ne doit être utilisée que temporairement. Après

avoir remplacé le pneu, rangez adéquatement tout votre matériel. N'oubliez pas qu'en cas d'impact, tout objet non retenu adéquatement se transforme en véritable projectile.

Il est rare qu'un pneu éclate alors que vous roulez, surtout si vous suivez les quelques règles préventives décrites précédemment. Si, malgré tout, cela se produit, vous sentirez une certaine résistance qui fera tirer le véhicule du côté où a lieu cette crevaisson.



Votre premier réflexe serait peut-être alors de lâcher l'accélérateur en tenant fermement le volant, le temps de repérer au plus vite un endroit sûr pour immobiliser votre voiture. C'est presque la bonne chose à faire à une différence près : il faut non pas lâcher la pédale de l'accélérateur, mais bien l'enfoncer ! Accélérer veut ici dire enfoncer l'accélérateur pour quelques instants, à peu près deux secondes par exemple. Le véhicule n'accélère pas vraiment en terme de vitesse, mais il subit une force d'accélération qui viendra contrer l'effet «tirant» de la crevaisson.

Une fois que tout est sous contrôle, vous relâchez l'accélérateur lentement et freinez délicatement. Lorsque l'accélération n'est pas possible à cause de conditions adverses ou environnementales incontrôlables, il est de la plus haute importance d'éviter de faire usage des freins, tant et aussi longtemps que le véhicule n'est pas bien sous contrôle.

LE CONSEIL DU CAA

Bien inspecter la voiture

Il faut prendre le temps de bien examiner la voiture d'occasion que l'on se propose d'acheter. C'est d'ailleurs à la lumière du jour qu'il faut l'inspecter. Vérifiez si l'intérieur est excessivement usé (housses et ressorts des banquettes) ainsi que les pédales des freins et de l'accélérateur. Vérifiez la carrosserie: des irrégularités indiquent qu'elle a pu subir un débordement suite à un accident. Enfin, faites-la aussi examiner par un mécanicien compétent avant l'achat.

Aucune logique dans le coût des pièces de voitures

QUÉBEC — Le CAA-Québec n'a toujours pas trouvé la logique entre le prix d'achat d'un véhicule et le coût des pièces de remplacement.

D'après les résultats de son enquête annuelle sur le prix des pièces, le directeur des affaires publiques, Louis Arsenault ne peut que recommander aux consommateurs d'être vigilants, surtout qu'on relève chaque année plusieurs erreurs. Plusieurs raisons sont évoquées pour expliquer des écarts dans les prix, comme la sophistication, la nouveauté du modèle ou le nombre des véhicules construits. Cependant, affirme Louis Arsenault «règle générale, le prix semble défier toute logique».

Le CAA a dressé une liste de pièces de 92 modèles. On a choisi une aile avant, l'alternateur, l'amortisseur arrière, les câbles d'allumage, le cardan extérieur, le démarreur, le disque de freins avant, les filtres, les plaquettes de freins avant, les phares et l'ampoule et le silencieux. Dans les cas où c'était possible, on a inscrit le prix de la pièce réusinée (alternateur et démarreur).

Pour changer les pièces concernées, un propriétaire de Hyundai Elantra devrait payer 2875\$, comparativement à 1954\$ pour une Honda Accord ou 1776\$ pour une Ford Crown Victoria. Dans le cas d'une sous-compacte comme la Mazda Protégé, cela coûterait 3501\$, comparativement aux prix de trois voitures de luxe, soit 2855\$ pour une BMW 528i, 2976\$ pour une Cadillac DeVille et 2985\$ pour la nouvelle Mercedes E320.

À l'intérieur d'une même catégorie de voitures, dans le cas des compactes et de sous-compactes, on note des marges très grandes des coûts de certaines pièces, soit entre 37 et 103\$ pour les plaquettes des freins, de 196 à 696\$ pour un démarreur neuf, de 45 à 297\$ pour un amortisseur arrière et de 5\$ à 58\$ pour une simple ampoule. M.C.

EN BREF

Le Grand national de GM

Le quatrième Grand national GM se tiendra en fin de semaine, le premier et le 2 juin, sur les terrains de l'usine de la compagnie General Motors, de Boisbriand, à Sainte-Thérèse. Le public aura accès de 8 h à 18 h à divers événements, des démonstrations d'accélération, la présentation de modèles Camaro et de pièces de collection de marque GM. Il y aura des divertissements pour les enfants, notamment la présence d'amuseurs publics et des kisoques de maquillage. Enfin, pour un prix modique, on pourra survoler l'île de Montréal, la baie nord et les contreforts des Laurentides à bord d'un hélicoptère. M.C.

Une Mercedes propre

Le constructeur allemand Mercedes a présenté un prototype de voiture totalement non polluante, baptisé Nekar II, qui pourrait être produite en série bien avant 2010. Le véhicule, présenté comme «le plus écologique du monde», utilise pour rouler un mélange réactif d'hydrogène et d'oxygène produisant de l'électricité, au lieu d'un moteur à combustion. (AFP)

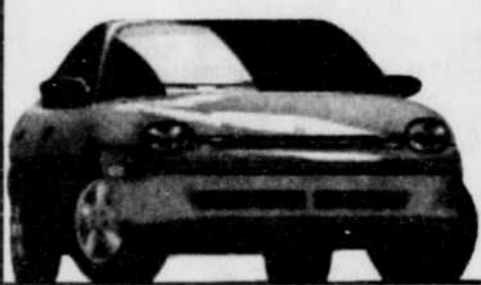
À LA MAISON CHRYSLER DE CHARLESBOURG SEULEMENT

TOUT, TOUT, TOUT INCLUS

MÊME LES TAXES

AUCUN COMPTANT, AUCUNE ATTRAPE

Personne ne peut faire mieux, personnel!



259\$

par mois

- ✱ 4 portes ✱ radiocassette
- ✱ 6 haut-parleurs ✱ pneus 14 pouces

UNE ÉCONOMIE DE **2743⁸⁰**

PLYMOUTH NEON HAUT DE GAMME 1996

365\$

par mois

- ✱ climatisateur ✱ glaces, portières et rétroviseurs à commande électrique ✱ régulateur de vitesse ✱ radio haut de gamme

UNE ÉCONOMIE DE **3549⁶⁰**



PLYMOUTH BREEZE 1996
très, très, très équipée



399\$

très, très équipée
UNE ÉCONOMIE DE **5155⁶⁰**

CHRYSLER INTREPID SE 1996

390\$

par mois

- ✱ pont autobloquant ✱ moteur Magnum ✱ boîte de 8 pieds ✱ pneus lettrés ✱ roues sports ✱ volant ajustable ✱ contrôle de vitesse

UNE ÉCONOMIE DE **3763⁶⁰**



DODGE RAM SPORT 1996
✱ camion de l'année



299\$

par mois

mini-fourgonnette de l'année
UNE ÉCONOMIE DE **2077⁸⁰**

PLYMOUTH VOYAGER 1996

VIDANGE D'HUILE À VIE INCLUSE!

PRÊT RACHAT BANQUE ROYALE

Stock	Modèle	À financer	Intérêt	Taux	Frais totaux	Résiduel	Excédent
60413	Neon	16 100	4635	8,35%	15 540	5150	,06
60609	Breeze	22 303	6352,96	8,35%	21 900	6795	,06
60637	Intrepid	24 350	6950,51	8,35%	23 820	7475	,06
60402	Ram Sport	24 763	7237	8,35%	23 400	8600	,06
60825	Voyager	20 995	6599,03	8,35%	18 660	9625	,06

L'emprunteur peut payer ou rembourser le prêt ou le rachat à la Banque Royale à son gré. Le prêt ou le rachat est basé sur le montant du prêt ou du rachat de 24 000 \$ maximum. Les illustrations peuvent varier. Certaines quantités peuvent être limitées. L'économie calculée est basée sur la valeur du véhicule financé sur une période de 60 mois.



DE LA DIFFÉRENCE

BON SENS SNANS UNE OFFRE

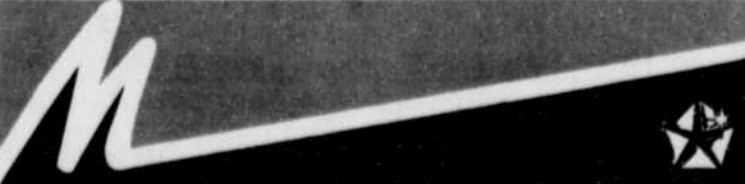
Renversant non!

À la maison Chrysler de Charlesbourg, on a trouvé la façon de renverser la concurrence en vous proposant un 25% qui fait toute la différence. La preuve: si vous trouvez une meilleure mensualité ailleurs, nous vous garantissons la même mensualité moins 25% de la différence.

Faites le test...

Qu'il s'agisse de location ou d'achat de véhicule neuf, d'entretien ou de réparation vous n'avez qu'à nous présenter la publicité que vous proposent nos concurrents. C'est garanti nous déferons!

Cette offre sans bon sens est en vigueur jusqu'au 31 mai 1996.



LA MAISON CHRYSLER de Charlesbourg

5070, boulevard du Jardin, Charlesbourg

Téléphone: 622-5002

Nous ferons mieux, toujours mieux, c'est promis!

Plus de 66 ans à votre service
AVANT D'ACHETER AILLEURS
venez comparer nos prix...

EN PRÉMIÈRE **JEEP TJ 1997**

Plusieurs modèles pour livraison immédiate



Avec ce prix, vous aurez en plus un garage recommandé par le CAA et gagnant le prix d'excellence Chrysler Canada.

MAISONNEUVE
Jeep Eagle

138, Maisonneuve / 47, boul. René-Lévesque Est
(à côté du Grand Théâtre)
529-8135

Les coussins gonflables peuvent tuer vos enfants

■ WASHINGTON (AP) — Depuis leur introduction aux États-Unis, il y a neuf ans, 19 enfants ont été tués par des coussins gonflables de sécurité dans des automobiles et les constructeurs, les assureurs et les fabricants d'équipements ont décidé d'unir leurs efforts pour prévenir de tels accidents.

Le dernier en date est un garçonnet de sept ans qui a été tué la semaine dernière dans l'État de New York, à la suite d'un banal accrochage à faible vitesse. Le coussin de protection s'est brutalement gonflé et un élément du dispositif lui a tranché la gorge.

Cinq des 19 victimes étaient des bébés installés dans des sièges d'enfant placés dos à la route. Ils ont été violemment projetés contre le dossier du véhicule lorsque le coussin s'est déployé.

Selon la sécurité routière, la plupart des enfants tués par ce dispositif ne portaient pas de ceinture de sécurité ou ne l'utilisaient pas correctement. Des lois en vigueur dans 11 États imposent le port de la ceinture à l'avant des véhicules et les assureurs réclament un renforcement de la répression, associé à une campagne d'information, pour en élargir l'utilisation.

La coalition constituée par les constructeurs, les assureurs et les équipementiers veut militer pour un renforcement de ces législations et une meilleure information des automobilistes sur les dangers courus par les enfants à bord des 15 millions de véhicules munis d'un double coussin gonflable circulant aux États-Unis.

LES CEINTURES

«Ce que nous voulons, c'est accroître fortement l'utilisation de la ceinture de sécurité», souligne Phil Hutchinson, directeur de l'Association des constructeurs automobiles internationaux.

Le groupement dispose d'un budget de 10 millions de dollars: quatre millions fournis par General Motors, trois millions par des compagnies d'assurance, un million par des fabricants de coussins gonflables et de ceintures de sécurité, et deux provenant d'autres constructeurs automobiles américains et étrangers.

Les firmes qui utilisent ou fabriquent les coussins de sécurité gonflables sont directement concernées car un

COUSSINS GONFLABLES

Jusqu'à ce jour, 19 enfants ont été tués par des coussins gonflables qui ont toutefois sauvé au moins 1500 vies.



Le bébé peut se blesser en heurtant la banquette. Les sièges d'enfant devraient être amarrés sur la banquette arrière du véhicule. Si on doit le placer sur la banquette avant, celle-ci doit être repoussée le plus loin possible vers l'arrière, pour diminuer l'impact du coussin qui se gonfle.



INFOGRAPHIE, PC AP / LE SOLEIL

nombre croissant de véhicules sont équipés de ce système.

La législation américaine prévoit que toutes les nouvelles voitures devront être munies d'un double coussin à l'avant dès 1998 et les camionnettes à partir de 1999.

Ces coussins équipent 50 millions de véhicules aux États-Unis et ont sauvé plus de 1500 vies, selon une estimation de l'Institut d'assurance pour la sécurité routière. «Les tests montrent qu'ils sont efficaces, mais qu'ils font courir des risques à certaines populations», reconnaît Brian O'Neill, président de l'institut.

Le plein d'énergie... électrique



Un ingénieur de chez Honda fait une démonstration de la façon de procéder pour effectuer le chargement des batteries d'une voiture électrique, lors de l'exposition de voitures de Tokyo, au cours de la fin de semaine. La CUV-4, en vedette lors de ce salon, pèse 1680 kilos et doit pouvoir parcourir 100 kilomètres à une vitesse maximale de 130 km/h lorsque ses accumulateurs sont en pleine charge. Environ dix voitures expérimentales ont permis de mettre au point ce prototype très sophistiqué.

Dirigeants de Daimler-Benz critiqués

STUTTGART (AFP) — Les dirigeants du numéro un de l'industrie allemande Daimler-Benz ont subi le feu nourri de petits actionnaires, qui ont dû faire leur deuil d'un dividende en 1995 en raison des pertes essuyées par le groupe, les plus graves de son histoire.

Les membres du directoire et du conseil de surveillance de Daimler-Benz sont des «perdants, qui ont dormi toutes ces dernières années», a lancé Ekkehard Wenger, professeur à l'université de Wuerzburg (Sud) connu pour ses interventions très enlevées lors des assemblées générales. M. Wenger a sévèrement critiqué l'ancien président du directoire de Daimler-Benz Edzard Reuter, et l'actuel Juergen Schrempp pour la débâcle qu'a connu le groupe l'an dernier.

Il a été prématurément interrompu par le président du conseil, également patron de la Deutsche Bank qui est le plus gros actionnaire de Daimler-Benz. Daimler a terminé l'année avec un trou de 5,7 milliards de DM, les plus grosses pertes de son histoire et de celle de l'industrie allemande. Plusieurs petits et moyens actionnaires ont demandé à leurs homologues de ne pas «voter la confiance» aux dirigeants de Daimler pour les comptes de 1995, comme les groupes le propose.



CONCOURS «T'ES MON AMOUR, T'ES MA TERCEL»

BRAVO! BRAVO! BRAVO! BRAVO!

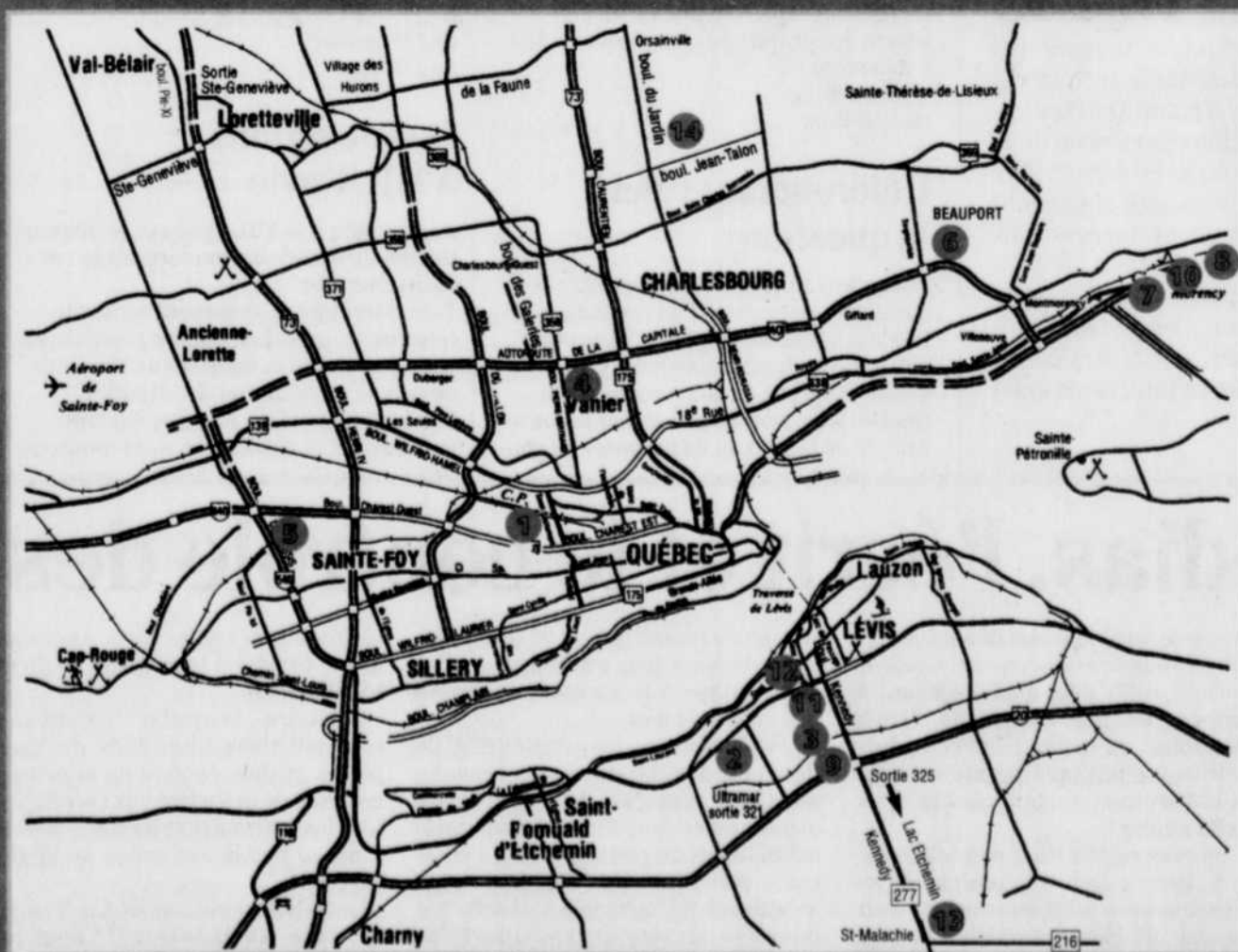
Les concessionnaires Toyota félicitent la gagnante du concours «T'es mon amour, t'es ma Tercel», Mme Renée Drouin; elle se mérite une magnifique Tercel 1996. Toutes nos félicitations!

(Sur la photo, de gauche à droite: Mme Renée Drouin, M. Marc Daigle, président de l'Association des concessionnaires Toyota, Mme Claudette Lesage, propriétaire Trois-Rivières Toyota et M. Charles Sanguinet, directeur général zone du Québec, Toyota Canada.)

TOYOTA

Les concessionnaires automobiles

de la grande région de Québec



1 **St-Foy Ialier**
2000, boul. Charest O.
Sainte-Foy 687-2525

2 **PAQUET NISSAN**
Rabais de 2000\$ à 4000\$ sur certains modèles 95
3580, boul. de la Rive-Sud
Lévis 838-3838

3 **MÉTIVIER TOYOTA**
160, route Kennedy
Lévis 837-4701
Prend fin le 31 mai 1996

4 **ROBERGE**
LINCOLN / MERCURY
1040, boul. Pierre-Bertrand
Vanier 687-5544

5 **Automobiles Beauport**
2400, rue Dalton, Sainte-Foy
Le bon choix • La bonne attitude • Le bon prix

6 **MAURICE ROY**
UN PRIX CA S'ÉGALISE
Boul. de la Capitale, (sortie Seigneuriale)
Beauport Tél.: (418) 666-9900

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

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

9 **Lachance mazda (Lévis)**
5095, Louis-H.-Lafontaine
Lévis 837-8897

14 **NOUS FERONS MIEUX, TOUJOURS MIEUX, C'EST PROMIS.**
LA MAISON CHRYSLER
de Charlesbourg
5070, boul. du Jardin
622-4700

13 **DANIEL PARE**
NOUVEAU concessionnaire JEEP à St-Malachie
L'ÉTOILE CHRYSLER DE ST-MALACHIE
642-2855 ou (sans frais) 885-9292

12 **MARTIN LEVIS**
5475, boul. de la Rive-sud
Lévis G6V 7E5
837-8801

11 **LÉVIS SUBARU**
72, route Kennedy
Lévis 833-1960

10 **HONDA Frank & Micheli BOISCHATTEL**
5790, boul. Ste-Anne
Boischatel, Québec GOA 1H0
Tél.: (418) 822-2252 1-800-567-2252
HONDA POUR LES PRIX LES PLUS PETITS

OPINIONS

LE QUOTIDIEN DE LA CAPITALE

Président du conseil d'administration PIERRE DES MARAIS II

Président et Éditeur GILBERT LACASSE

Rédacteur en chef GILBERT LAVOIE

Directeur de l'édition J.-JACQUES SAMSON

Directeur de l'information ANDRÉ FORGUES

EDITORIAL

Avant un douloureux décret

Les conditions de travail doivent être différentes dans le secteur de la petite construction résidentielle de celles qui prévalent dans les secteurs industriels et commerciaux. Cette évidence est maintenant admise par les syndicats des travailleurs de la construction, même s'ils exigent toujours par contre que les salaires soient les mêmes pour les ouvriers d'une même spécialité, que ceux-ci oeuvrent dans le résidentiel ou le commercial.

La partie syndicale a donc ouvert une porte dans les négociations en vue de la première convention collective depuis plus de 25 ans dans l'industrie de la construction. L'Association provinciale des constructeurs d'habitation du Québec (APCHQ) ne devrait pas s'entêter pour obtenir que ses membres puissent négocier un taux horaire de façon individuel-

le avec chacun de leurs employés, sur la base de l'expérience et de la compétence d'un individu en particulier. Aucun syndicat n'acceptera jamais pareil retour en arrière. Cela est contraire en plus à l'économie des relations de travail.



J.-Jacques Samson

L'APCHQ court à une guerre sans quartiers si elle ne fait pas montre de plus de souplesse et elle pave la voie à une intervention politique qui ne la servira sûrement pas. Le gouvernement du Parti québécois affiche suffisamment ses « préjugés favorables » aux syndicats depuis 18 mois et le ministre Matthias Rioux a été assez explicite ces jours derniers dans son appréciation des positions et de la stratégie de l'APCHQ pour que celle-ci comprenne que si le gouvernement est forcé de régler le différend, il le fera à l'avantage des syndiqués.

Les aménagements des conditions de travail concédés pour permettre aux entrepreneurs du secteur unifamilial de rabattre leurs coûts salariaux ne satisfont pas l'APCHQ. Ils peuvent être insuffisants mais sont-ils si négligeables qu'il faille tout rejeter d'emblée ou boudier le processus de négociations ? Il faut décoder des propos du ministre du Travail qu'il sait que les syndicats sont disposés à poursuivre l'étude de cette avenue de solution puisqu'ils ont déjà jeté du lest à ce niveau.

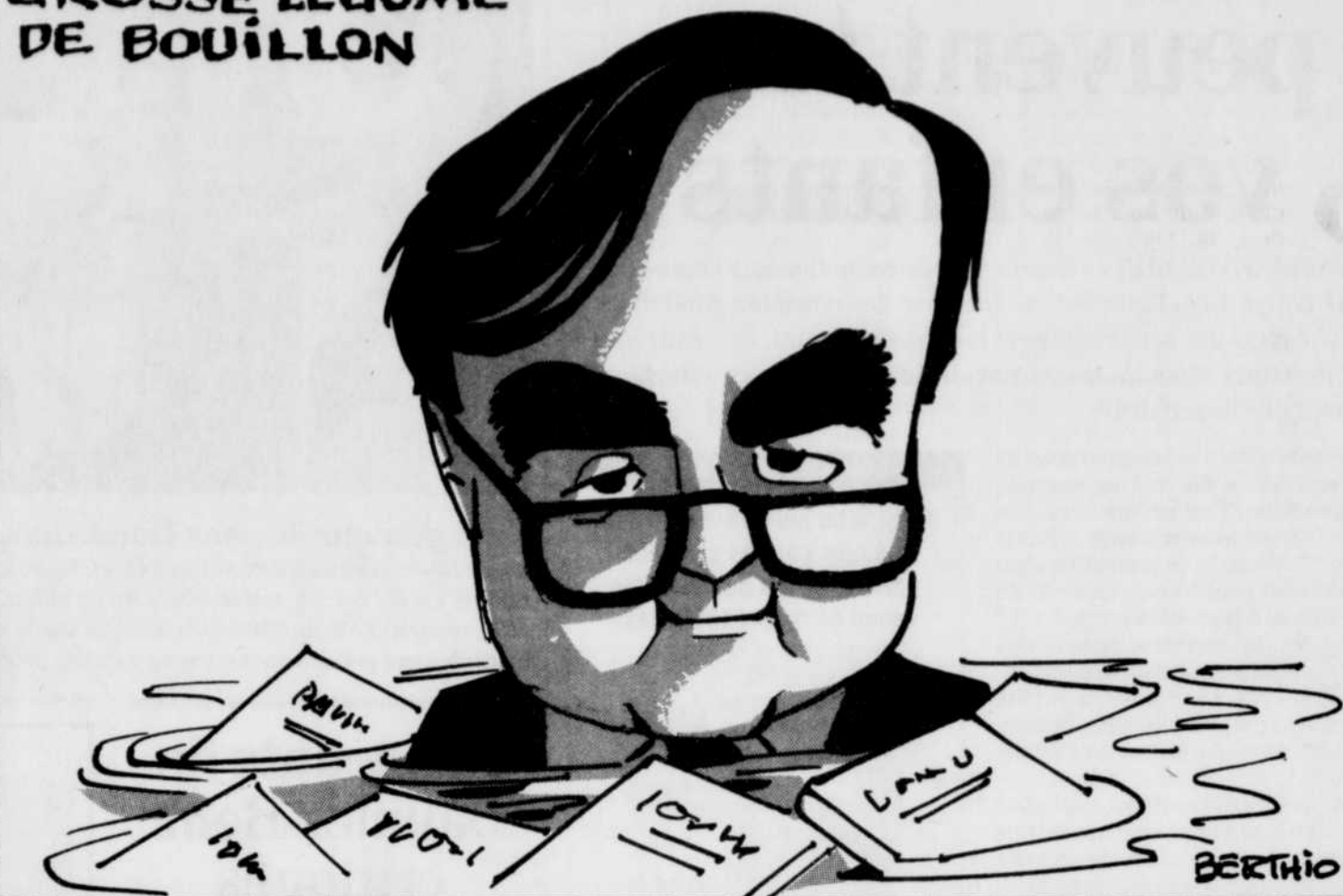
Le coût total de la main d'oeuvre représente 20% du prix de vente d'une maison, selon le rapport du conseil de médiation publié la semaine dernière. Il faut quantifier le pourcentage d'économies possibles pour les entrepreneurs par l'assouplissement de toutes les autres clauses à incidences monétaires que le taux horaire pour le travailleur. Plusieurs contrats collectifs ont été convenus ces dernières années, autant dans le secteur public que dans le secteur privé par l'exploration de bonne foi de telles hypothèses.

Le nouveau cadre de négociations dans l'industrie de la construction est en place depuis février 1995. La première rencontre entre les parties a eu lieu le 16 mai suivant. Dès le 2 juin, l'APCHQ qui avait combattu la loi 46 du gouvernement péquiste, laquelle venait balayer la loi 142 de 1993 déréglant le secteur résidentiel, demandait la médiation. Il n'y a jamais eu de véritables négociations et il est de plus en plus permis de douter que le cadre actuel de la loi 46, entré de force dans la gorge des entrepreneurs à la suite d'une promesse électorale du PQ, permettra de parvenir à un règlement. Le ressentiment est un trop mauvais conseiller de la raison.

L'économie du Québec ne peut se permettre un autre conflit dans l'industrie de la construction. Des pistes de négociations existent, on le voit. Si les parties refusent de les explorer, le gouvernement Bouchard devra intervenir sans hésitation.

La première négociation depuis 25 ans

PIVOT: GROSSE LÉGUME DE BOUILLON



CARREFOUR DES LECTEURS

Les perles de Guy Bertrand

Quoi de mieux, pour répondre aux prétentions démagogiques de M^{re} Guy Bertrand, que de lui répliquer par ses propres arguments... J'ai donc consulté un ouvrage qu'il a écrit en 1969: « Québec souverain, avons-nous les moyens ? » Voici donc quelques perles que j'ai répertoriées dans cet ouvrage.

« Le droit naturel et le droit international reconnaissent que tous les peuples du monde, petits, grands, pauvres ou riches peuvent accéder à l'indépendance. Le sort d'un peuple donné appartient uniquement aux habitants de ce territoire. » Maintenant, selon l'évolution qu'il nous propose, c'est à un minimum de sept provinces canadiennes qu'appartient le sort du territoire québécois.

Toujours selon lui, il y a tant de Québécois qui ont peur de l'indépendance, « parce que les adversaires de l'indépendance se chargent de les effrayer ». Continuez comme ça, M^{re} Bertrand, c'est bien parti ! Il écrit encore: « La plupart de ceux qui luttent contre la souveraineté sont entretenus par les mêmes gros intérêts ». Comme celui d'être nommé juge ?

Il ajoute: « Ceux qui luttent contre l'indépendance du Québec favorisent, consciemment ou inconsciemment, avec la bonne ou mauvaise foi, la disparition de leur peuple ». Espérons que dans son cas, c'est inconsciemment...

Je pourrais continuer encore longtemps, en relevant des passages où il traite de stupides, d'exploiteurs, de naïfs ou de personnes malhonnêtes les gens qui pensent comme lui maintenant.

Cependant, au-delà des inepties d'un avocat en quête de publicité, la question soulevée par ce débat me consterne: si les Québécois se donnent un pays, ce n'est certainement pas l'opinion d'un juge, si savant soit-il, qui nous empêchera d'être indépendants.

Mathieu Boily
Charlesbourg

Référendum: voici la question

À mon avis, voici quelle devrait être la question à poser, lors d'un prochain référendum à tenir au Québec. Et j'en explique toute la signification que j'y vois.

« Accordez-vous au gouvernement du Québec le pouvoir de proclamer la souveraineté du Québec et de proposer au gou-

vernement du Canada un partenariat économique et politique ? Oui ou Non.

D'abord, les Québécois vont se libérer d'un poids énorme en disant à « leur gouvernement » de prendre la décision à leur place. Leur névrose indécise sera ainsi libérée et ils pourront enfin se servir de leur créativité pour se consacrer à des réalités évidemment plus intéressantes. La question sera posée de telle façon qu'on va négocier de gouvernement à gouvernement (Québec et Canada) et les autres provinces n'auront qu'à faire des représentations auprès d'Ottawa afin de défendre leurs intérêts. Elles n'oseront pas se faire de mal ni faire de mal aux autres. Le pouvoir du gouvernement sera épousouflant puisqu'il pourra garantir ce dont le Québec a besoin. Il « pourra proclamer la souveraineté » mais il n'y sera pas obligé. Aucun tribunal ne pourra prétendre à l'illégalité parce qu'une proclamation ne peut être qu'unilatérale, même si elle est le résultat de négociations bilatérales. En proposant un partenariat économique et politique, toutes les portes seront ouvertes pour en arriver à une entente où chacun pourra répondre à des besoins utiles: une monnaie commune, une libre circulation et une aide aux autochtones et aux minorités linguistiques. On en arrivera peut-être à partager des citoyennetés et à établir certaines institutions plus efficaces pour tous. Chaque État (le Canada et le Québec) aura sa structure d'organisation sociale et certains liens économiques et politiques qu'il jugera nécessaires. Le vilain concept de séparation sera reconduit et on n'aura plus besoin de parler de société distincte, la cohérence ayant gagné.

Il y a, cependant, une chose qui n'est pas écrite dans cette question et qui demeure le problème fondamental: qui a donc avantage à poursuivre des querelles inutiles ?

Guy Trépanier
Île d'Orléans

Des questions à MIL Davie

Je travaille à la MIL Davie et je demande des explications concernant la vente du chantier.

1- M. Mérengère, comment se fait-il que vous n'avez pas encore répondu aux trois journalistes de la revue Commerce concernant l'achat du chantier ?

Vous savez comme moi que les travailleurs et la population sont inquiets,

et nous sommes en droit d'exiger des explications, car vous devez le savoir, ce sont les impôts de toute la population (60 millions \$) que le gouvernement va investir pour la survie du chantier. Je ne veux pas critiquer l'achat mais c'est l'avenir du chantier qui est menacé.

Dans le passé nous avons eu de très mauvaises expériences; la compagnie Versatile et Dome Pétroleum avaient les mêmes sentiments que vous et tout est tombé à l'eau sans bateau. Il y a eu les quatre dirigeants de Sorel. Ils sont venus faire leur contrat de plate-forme de forage et ensuite la SGF a repris le chantier. On ne veut pas que cette fois ça se répète. Si cette fois, cette vente était positive, je serais le premier des travailleurs à vous en féliciter.

2- J'aimerais savoir sur quels critères la firme Price Waterhouse s'appuie pour recommander au gouvernement la Dominion Bridge du Groupe Cedar.

3- Vous, du gouvernement, avez-vous pris toutes les précautions avant de vendre le chantier et d'y injecter 60 millions \$? Est-ce que cela va faire comme les autres compagnies ? Après avoir reçu 60 millions \$ de subventions et quelques années d'opération, on nous annonce une fermeture. M. Landry disait que la vente du chantier est coulée dans le ciment. Oui, car cela va leur enlever un poids énorme politiquement.

4- M. Garon, à ce que je sache, vous représentez le comté de Lévis au provincial et en plus formez le gouvernement en place. Comment se fait-il que vous n'ayiez pas dit un mot sur la vente du chantier ? Je sais que M. Bouchard, le premier ministre du Québec, vous a évincé du conseil des ministres, mais il ne vous a pas coupé la langue. Comme vous étiez une personne qui s'exprimait librement auparavant, je ne comprends pas votre mutisme. Vous pourriez toujours devenir indépendant et faire une critique constructive. De plus, à la prochaine élection, vous allez encore avoir l'appui des électeurs car dans le comté au provincial on vote pour l'homme.

5- J'espère qu'un jour je pourrai dire à mes petits-enfants: « Enfin le chantier de Dominion Bridge de Lévis fonctionne très bien et les travailleurs ainsi que la population sont satisfaits de la compagnie ».

Michel Ruel
Lévis

Les médias, l'écrit et le contrôle des esprits

Les premiers défenseurs de l'écriture et de l'imprimé avaient déjà sonné l'alerte. L'édition originale de *Histoire et pouvoirs de l'écrit* de Henri-Jean Martin se terminait sur le phénomène de la concentration des pouvoirs accentué par l'émergence des nouveaux médias, la nécessité de contrôles publics et le besoin pour la société d'apprendre à gérer cette abondance nouvelle d'information.



Raymond Giroux

NOTES DE LECTURES

Fraîchement réédité, l'ouvrage pousse le questionnement encore plus loin. « Tous les repères culturels et moraux, comme les modes d'acquisition des informations et du savoir, sont remis en cause par l'écrasante suprématie des médias audiovisuels de la parole et surtout de l'image », écrit l'auteur.

Plus encore, Martin et son collaborateur, Bruno Delmas, craignent les conséquences politiques des nouvelles technologies, notamment pour la liberté et la démocratie. Ils en évoquent aussi les effets sociaux: contrôle sur les individus, violence, manipulation, et ainsi de suite, des images instantanées.

Leur conclusion suscite à la fois l'approbation et l'étonnement: approbation, pour souligner que « jamais depuis l'avènement de l'écriture la présence de l'écrit n'a été aussi nécessai-

re », étonnement, quand ils terminent leur remise à jour en disant que jamais son pouvoir n'a été aussi grand que présentement.

Jean-Noël Jeanneney, ancien PDG de Radio-France et ministre des Communications sous les deux gouvernements socialistes, s'inscrit dans cette même ligne de pensée. « Je ne crois pas, du côté des médias plus qu'ailleurs, à l'harmonie naturelle des intérêts », soutient-il dans *Une Histoire des médias*.

Lui aussi relie l'état des médias et celui de la démocratie. Dans la plus pure tradition française, Jeanneney prône la nécessité du secret, contre la tentation libérale nord-américaine de la recherche de la transparence absolue. La formulation ne fera pas fureur de ce côté de l'océan, ce qui n'empêche pas son auteur de nous prévenir: « le

cauchemar n'est pas loin ». Apprenons alors, comme il le propose, à « lire la télévision ».

L'histoire fourmille toutefois de contradictions. Chez nous, par exemple, la grande époque de la prise de contrôle de la société par les religieux les plus extrémistes, au siècle dernier, a passé par la mainmise de l'Église sur l'écrit.

Le troisième volume de *La Vie littéraire au Québec* nous rappelle la volonté des Ultramontains, entre la révolte des Patriotes de 1837 et la confédération de 1867, de combattre systématiquement la liberté d'expression. « Le journalisme n'est rien d'autre à leurs yeux qu'une nouvelle forme de prosélytisme qui vise à confondre les adversaires pour ramener le discours à l'unanimité », y lit-on dans une phrase qui résume toute une

époque, et cela longtemps avant l'invention de la communication directe et tous azimuts.

Comme quoi, ici et ailleurs, jadis et encore, les maîtres du monde ont compris l'importance des médias pour contrôler les esprits et les coeurs des citoyens généralement impuissants. L'Église québécoise avait gagné contre la démocratie, les multinationales de l'image imposent leur loi.

*Martin, Henri-Jean. *Histoire et pouvoirs de l'écrit*. Bibliothèque de l'évolution de l'humanité, Éditions Albin Michel, 540 pages.

**Jeanneney, Jean-Noël. *Une Histoire des médias*. Éditions du Seuil, 384 pages.

***Lemire, Maurice et Denis Saint-Jacques. *La Vie littéraire au Québec, volume III*. Presses de l'université Laval, 672 pages.

OPINIONS

Pour un ménage de printemps au bureau de Jean Chrétien

Rappelez-vous les manchettes de *La Presse* de Montréal et du *Nouvelliste* de Trois-Rivières donnant le "petit gars de Shawinigan" battu dans son propre comté de Saint-Maurice en octobre 1993... Et le plaisir du nouveau premier ministre du Canada, à sa première conférence de presse, à brandir ces premières pages de journaux embarrassantes pour leurs éditeurs!

Avant de renvoyer Jean Chrétien à ses généreux clients de Lang, Michener et de Gordon Capital, il faut se souvenir que Pierre Trudeau et Brian Mulroney sont déjà passés par là: les instituts de sondage personnifient une grogne qui s'adresse autant à la machine, le bureau du premier ministre, qu'à un chef irremplaçable dans un premier mandat et à la veille d'une élection.

Un mot d'abord de la situation électorale: la polarisation entre fédéralistes et souverainistes, nourrie à petites doses par la ligne dure délibérément adoptée par le gouvernement libéral, favorise une remontée du PLC au Québec. Il suffit de se souvenir des élections partielles dans les circonscriptions de Bromfield et de Papineau, pour ne rien dire des majorités écrasantes

Il ne faut pas oublier le rôle des lieutenants de Jean Chrétien

dans Westmount et Saint-Laurent, pour comprendre. Les dirigeants du Bloc québécois eux-mêmes admettent que les libéraux leur enlèveraient de cinq à six sièges s'il y avait des élections maintenant: plusieurs sièges du Bloc ont en effet été conquis grâce à la performance de ministres et de députés conservateurs sortants qui recueillirent en 1993 une forte proportion des voix. Cela ne se reproduira pas en 1997.

Avec 25 sièges au Québec, et compte tenu de sa popularité dans le reste du Canada, le fauteuil du premier ministre libéral n'est pas menacé. Quant aux personnes qui ont voté NON le 30 octobre et disent aujourd'hui qu'ils ne recommenceront plus la prochaine fois, on peut toujours prendre leur attitude avec un grain



Michel Vastel

de sel: il faut moins d'audace pour dire à un sondeur qu'on n'aime pas Jean Chrétien que pour renoncer au Canada en faisant une croix sur un bulletin de vote!

Comme au temps de Trudeau et de Mulroney, ce n'est donc pas le premier ministre qu'on va virer mais son bureau qu'on va nettoyer, parfois à juste titre, parfois parce qu'il faut bien des boucs-émissaires. Lobbyistes du monde des affaires, premiers ministres des provinces et médias ont d'ailleurs commencé à pointer du doigt les «victimes».

La première source du malaise vient de l'incapacité du gouvernement fédéral de désamorcer la bombe que Jacques Parizeau a laissée derrière lui avec le match nul référendaire. Si Jean Chrétien prend les grandes décisions sur le sauvetage de la fédération, il ne faut

pas oublier le rôle de ses lieutenants. La décision, jugée «catastrophique» au Québec et dans les capitales provinciales, d'appuyer la cause de Guy Bertrand, a été officiellement prise par trois Québécois: les ministres Stéphane Dion et Marcel Massé, ainsi que le greffier du Conseil privé, Jocelyne Bourgon. En réalité, c'est le conseiller principal et confident du premier ministre depuis 20 ans, Eddie Goldenberg, qui a eu, comme toujours, le dernier mot.

Au moins deux premiers ministres influents, Ralf Klein de l'Alberta et Roy Romanow de la Saskatchewan, veulent sa tête. Et des Québécois influents dans le Parti libéral du Canada, comme les anciens ministres Marc Lalonde et Francis Fox, ou l'avocat Michel Vennat, veulent «du

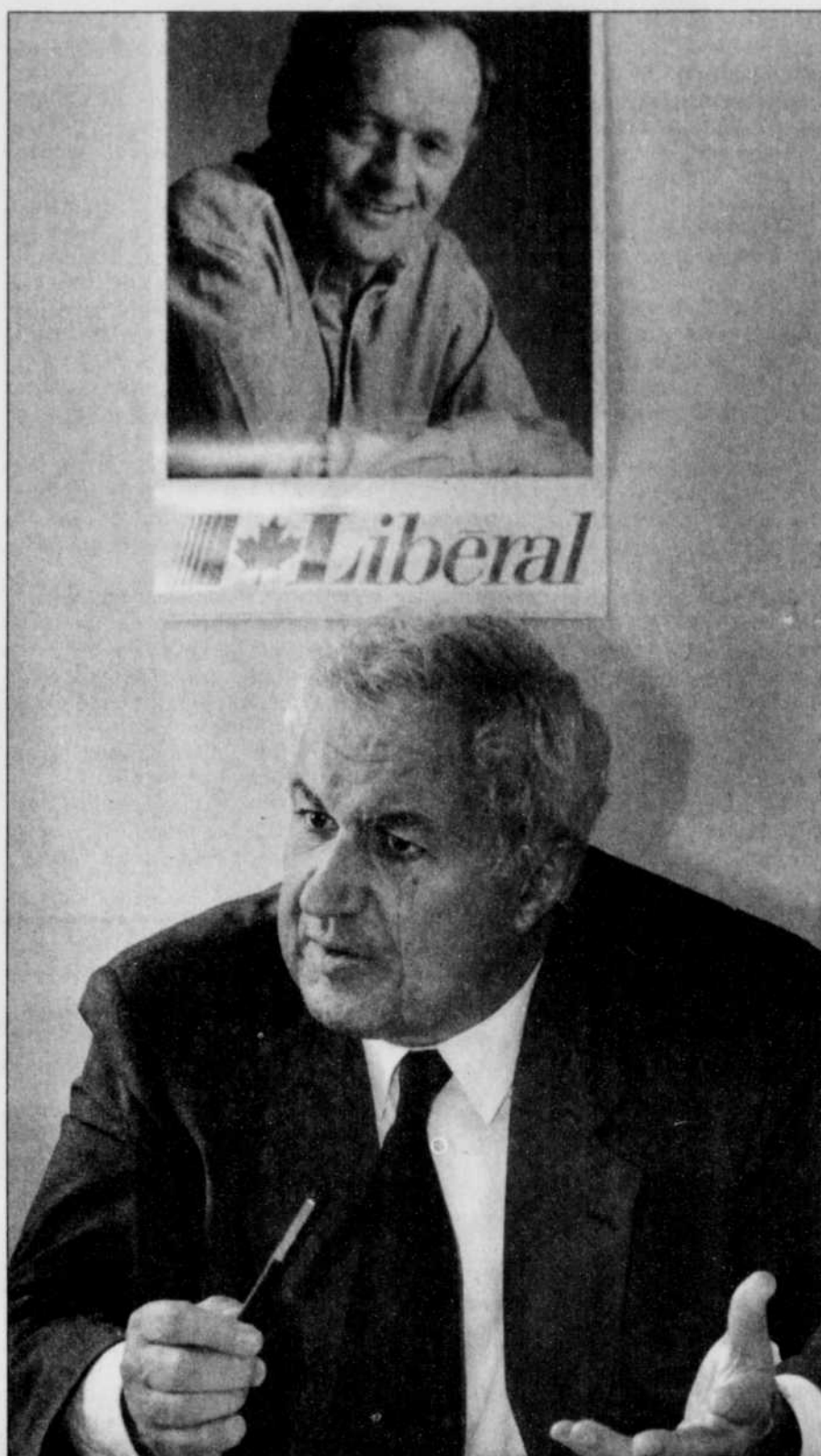
Québécois un peu plus authentique» dans l'entourage de Jean Chrétien.

La grogne des premiers ministres provinciaux — à l'exception de ceux des Maritimes qui ont encore un prix puisqu'ils ne coûtent pas cher à acheter —, et des libéraux du Québec, ne vient pas seulement de l'incapacité du gouvernement fédéral à réduire les tensions dans la fédération. (La question du sondage SOM-LE SOLEIL suggérant qu'une majorité de Québécois pensent Lucien Bouchard capable «d'accepter de conclure une entente avec le reste du Canada sur le renouvellement du régime fédéral canadien» n'est pas passée inaperçue: elle confirme la conviction du Canada anglais que le premier ministre du Québec fera sans doute, *in extremis*, un ultime virage!)

Les Québécois influents au Parti libéral du Canada sont en outre plus occupés à exercer de fort lucratifs mandats qu'à réfléchir sur le renouvellement de la fédération. Et en ce domaine, qu'il s'agisse des inventeurs de médicaments, des propriétaires de raffineries de pétrole ou des concessionnaires d'automobiles, leurs difficultés à faire valoir, au bureau du premier ministre, l'intérêt de leurs clients québécois contre celui des lobbies de l'Ontario, frise parfois le drame. Cette fois, c'est le directeur de cabinet lui-même, Jean Pelletier, qu'ils pointent du doigt.

N'étant pas un homme du sérail, ni du PLC ni de la technocratie fédérale, le directeur du cabinet de Jean Chrétien risque d'être, comme le libéral Jim Coutts en 1982 et comme le conservateur Bernard Roy en 1988, la première victime du ménage qui se prépare au bureau du premier ministre.

Parlant de l'efficacité d'un bureau de premier ministre, comment se fait-il que personne dans l'entourage de Lucien Bouchard n'ait pensé que sa participation à une «Fête du homard», au très chic *Fouquet's* de Montréal, un an exactement après les confidences de Jacques Parizeau aux ambassadeurs de l'Union européenne, allait déclencher l'hilarité des milieux fédéralistes de la métropole?



Jean Pelletier, directeur de cabinet de Jean Chrétien: première victime du ménage qui se prépare au bureau du premier ministre?

MARCHÉ DE L'EMPLOI

Les politiques d'insertion frôlent la fumisterie

L'économie sociale: une stratégie limitée

Jean Panet-Raymond, Nicole Galarneau, Éric Shragge et Lucie Bernier

Les auteurs sont du Conseil québécois de développement social

La sécurité du revenu est l'une des questions de l'heure à laquelle notre société est confrontée. Parallèlement, l'économie sociale fait de plus en plus l'objet de discussions comme voie de solution possible à un certain nombre de problèmes économiques et sociaux actuels. Poser adéquatement une question est un peu y répondre. Les travaux du groupe Fortin-Bouchard indiquent bien ces façons différentes de questionner une situation; différences qui amènent la production de deux rapports distincts en guise de réponse.

Fortin et Séguin persistent dans cette logique du «workfare» présente dans la Loi 37; leur rapport pourrait fort bien titrer: «Qui aime bien châtie bien ou le «tough love» revisité».

Bouchard, Labrie et Noël reconnaissent bon nombre de problèmes à cette logique et s'aventurent à proposer des solutions dans une perspective différente et plus vaste, auxquelles le Conseil québécois de développement social (CQDS) souscrit avec certaines réserves toutefois.

INCAPACITÉ DE LA LOI 37

Rappelons d'abord que la Loi 37 s'était donné comme objectif de réduire le nombre de prestataires de la sécurité du revenu et permettre l'accès au marché du travail à ceux et celles en mesure de travailler en insérant une distinction entre aptes et inaptes au travail. Or, il est devenu évident que la Loi 37 n'a pu et ne saurait rencontrer ses objectifs. C'est que l'aide sociale ne peut agir directement sur l'économie; elle ne peut qu'atténuer les conséquences de problèmes engendrés dans le domaine économique.

Le nombre de personnes devant recevoir de l'aide sociale continuera à croître dans la mesure où le chômage demeurera élevé et sa durée de plus en plus longue. Si l'aide sociale est aujourd'hui nécessaire, c'est parce qu'il y a échec de l'économie. Nous faisons présentement face à une crise du travail plus qu'à une crise de l'aide sociale; une crise du travail qui s'étend d'ailleurs bien au-delà des frontières du Québec et du Canada.

La Loi 37 est confrontée à une pénurie d'emplois devant laquelle elle ne peut agir et à des programmes d'employabilité qui non seulement ne peuvent permettre l'accès à des emplois inexistants dans un marché en

pleine mutation, mais dont certains sont pénalisants pour les prestataires.

Partons du constat que l'aide sociale ne peut rien à elle seule pour vaincre la pauvreté sans l'application conjointe d'autres mesures socio-économiques. À ce chapitre, plusieurs mesures proposées par le rapport Bouchard représentent pour le CQDS des pas dans la bonne direction: la décentralisation et la démocratisation des centres locaux d'emplois (CLE), la création de nouvelles ressources (plus de places en garderie, l'assurance-médicaments, des modifications au régime fiscal), l'accès au statut de travailleur...

LES LIMITES DE L'INSERTION

Cependant, les mesures touchant l'aide sociale proprement dite soulèvent de sérieux problèmes d'ores et déjà, avant même leur mise en application. Ainsi, la prestation de 6000 \$ versée annuellement au célibataire

adulte est nettement insuffisante pour survivre. Pour les 16-24 ans, le tiers de cette prestation est conditionnelle à un contrat d'insertion sociale et professionnelle. Or, ce contrat d'insertion et les conditions s'y rapportant nous replacent dans la perspective du «workfare» où l'on introduit des éléments discriminatoires en fonction de l'âge.

D'ailleurs, il faut soulever les limites d'un parcours d'insertion dans le contexte actuel. Il importe, tant pour le succès des propositions mises de l'avant que pour le jeune adulte concerné, d'impliquer dans cette démarche d'insertion, d'être réaliste et honnête quant aux objectifs poursuivis et aux chances de réussite. Parler de parcours d'insertion sans de véritables stratégies de création d'emplois est une fumisterie, un mensonge.

On ne peut assumer que le problème de chômage repose exclusivement sur le capital humain qui nécessiterait une meilleure formation et expérience de travail et, conséquemment, le maintien de l'aide à l'employeur par un nouveau programme Emploi qui intègre tous les programmes précédents. Il sera difficile de viser la reconnaissance d'un statut de travailleur d'une part et, par ailleurs, d'assumer 50 % du salaire de ce même travailleur sur la base que sa participation à l'entreprise est moindre qu'une autre.

De plus, il importe de relever le niveau de revenu des prestataires et des gagnés nets plus que d'étendre les emplois sous-payés à un plus grand nombre en élargissant l'accès de tous au programme Emploi.

L'ÉCONOMIE SOCIALE

Avant de se lancer tête baissée et tous azimuts dans l'économie sociale, aussi appelée économie solidaire chez Bouchard, Labrie et Noël, certaines réserves doivent être apportées. Si tant de gens, à tant de ni-

veaux, dans tant de domaines, ne jurent plus que par l'économie sociale alors même qu'il s'agit d'une réalité relativement récente remontant à quelque quinze ans, en devenir pour ainsi dire, c'est sans doute que l'imprécision qui prévaut sur cette question amène tous et chacun à y mettre ce que bon leur semble.

La signification de l'économie sociale varie actuellement beaucoup d'un interlocuteur à l'autre. Or, nous avons tout intérêt à clarifier le sujet, à poursuivre la réflexion, à susciter le débat. L'économie sociale implique à la fois une stratégie de développement social et une redéfinition de l'économie. Or, telle que véhiculée présentement, elle doit être considérée pour ce qu'elle est: une stratégie limitée.

L'économie sociale n'est pas le substitut du secteur public ou privé et ne pourra remplacer une véritable stratégie macro-économique, créatrice d'emplois stables, bien payés et intéressants. Nous devons demeurer particulièrement sensibles au fait que l'économie sociale puisse être utilisée comme un ghetto d'emplois mal payés, instables et précaires comme il en est des corporations intermédiaires de travail (CIT), non plus qu'une façon de compenser les coupures du public et du privé en recréant des postes comparables dans de moindres conditions.

Plus encore, il faut retenir l'effet que le développement de ce type d'emplois a sur les conditions de travail et l'emploi des secteurs public et communautaire. Dans une perspective plus large de développement et d'insertion sociale et économique de l'ensemble de la population du Québec, l'économie sociale ne saurait se substituer à un véritable projet de société alors qu'elle n'en est qu'un élément.

Des choix s'imposent dans cette nécessaire réforme de la sécurité du revenu. Avant même que Bouchard et Fortin n'aient fait rapport, le gouvernement du Parti québécois s'orientait déjà vers le maintien de la distinction entre aptes et inaptes au travail, vers la réduction des bénéfices et prestations, en un mot, il s'attaquait une fois encore aux prestataires de l'aide sociale plus qu'aux problèmes qui ont exclu et marginalisé un nombre de plus en plus important de nos concitoyens de tout âge.

REVOIR NOTRE CONCEPTION DU TRAVAIL

L'effort de Bouchard, Labrie et Noël mérite considération à plus d'un égard, et le gouvernement doit consentir à y porter attention sans réduire la perspective d'ensemble qui soutient les mesures avancées.

Le contexte présent où s'inscrit cette nécessaire réforme de la sécurité du revenu incluant celle de l'aide sociale implique de revoir notre conception du travail et du revenu et d'inscrire cette conception revue et améliorée dans les mesures envisagées. Dans un marché de l'emploi en pleine mutation, il faut reconnaître le travail socialement utile qui ne s'insère pas toujours dans l'économie de marché et qui doit donc être comblé par un régime de sécurité du revenu. Il faudrait être vigilant pour éviter le piège du «cheap labor», mais il n'en reste pas moins une piste prometteuse à explorer» (Mémoire du Conseil, 1994).

Peut-être l'économie sociale occupera-t-elle alors une place originale sur l'échiquier québécois, ouvrant la porte à un développement économique et social sans exclusion auquel toute société démocratique doit tendre.

La signification d'économie sociale varie beaucoup d'un interlocuteur à l'autre

Delta Hotels a effectué un investissement des plus rentables à Cuba

■ LA HAVANE (PC) — Dans un petit coin tranquille de La Havane où les yachts viennent se reposer entre deux folles balades sur les flots des Caraïbes, la chaîne Delta Hotels de Toronto a aménagé un hôtel calme et accueillant pour les voyageurs d'affaires étrangers.

Au coin de la rue, Pizza Nova, une autre entreprise de Toronto, a acquis la réputation d'être le meilleur restaurant italien en ville.

Les compagnies canadiennes se font de plus en plus présentes à Cuba, bien décidées à profiter du tourisme de plus en plus florissant de cette île des Antilles.

Cette croissance est en grande partie alimentée par les touristes canadiens, particulièrement ceux du Québec, qui choisissent Cuba pour des vacances au soleil à prix modique.

«C'est un marché qui connaît une croissance constante de 20 % par année», estime le président de Delta, Simon Cooper.

Environ 130 000 Canadiens ont choisi Cuba l'an dernier pour leurs vacances et une augmentation de 25 % a été enregistrée au cours des quatre premiers mois de 1996, indique Cubanacan, une compagnie touristique de Cuba.

«Le Canada est notre marché principal», atteste le vice-président de Cubanacan, Mario Sori.

«Nous aurons toujours de la difficulté à répondre à la demande des touristes canadiens.»

Le Québec est la province qui exporte le plus de visiteurs à Cuba, suivi de l'Ontario qui le rattrape rapidement.

Des nouveaux vols en provenance d'Halifax, d'Ottawa, de Vancouver et de Calgary devraient aussi être inaugurés l'an prochain.

«Maintenant, nous accueillons l'ouest du pays, qui préférerait traditionnellement aller à Hawaï», affirme M. Cooper.

Une étude réalisée pour Cubanacan prédit que le nombre de touristes qui se rendront à Cuba augmentera de 14 % par année au cours des prochaines années, même si l'embargo américain et toutes ses restrictions sur le voyage demeurent en place.

Si l'embargo et les restrictions sont levés, le tourisme pourrait exploser de 600 %, indique l'étude.

«Quelqu'un se doit de construire davantage d'hôtels», soutient Arie Raif, un porte-parole canadien de Cubanacan. «C'est ce que nous indique l'étude.»

«C'est là que l'économie canadienne a un avantage, poursuit-il. Nous pouvons aller vers les coentreprises.»

Actuellement, au moins deux grandes chaînes hôtelières canadiennes —Delta et Commonwealth— se sont associées avec des partenaires cubains pour exploiter des hôtels.

Les compagnies canadiennes s'enrichissent grâce à ce marché florissant, et les Cubains profitent des réseaux



Plusieurs Canadiens continuent d'être attirés par les coûts peu élevés d'un séjour sur l'île.

canadiens.

«(Les Cubains) se sont aperçus que ces compagnies jouissaient d'une reconnaissance de marque», constate le président de Delta.

L'implication des Canadiens dans l'industrie touristique de Cuba est cependant loin de se limiter au secteur hôtelier.

Le marché touristique cubain constitue aussi une mine d'or pour les fournisseurs, consultants, agents de voyages et manufacturiers canadiens.

«On se doit d'être aveugle ou stupi-

de pour ignorer Cuba», s'exclame M. Raif.

«Il faut exploiter ce marché aujourd'hui, parce que demain il sera trop tard. Les Américains seront ici. L'idée est de s'implanter rapidement et d'y rester.»

Plusieurs entrepreneurs qui ont investi Cuba en rêvant des juteux profits qui découleraient d'une éventuelle levée de l'embargo s'aperçoivent maintenant qu'ils n'ont pas besoin des Américains pour s'enrichir, poursuit le vice-président de Cubanacan.

«Le temps passe et ces investisseurs ont commencé à comprendre que même sans la présence américaine, ils peuvent obtenir de très bons résultats et un retour sur leur investissement très rapide.»

Plusieurs Canadiens continuent d'être attirés par les coûts peu élevés d'un séjour sur l'île. Les forfaits-voyages sont souvent moins chers que pour les autres destinations-soleil, ce qui fait de Cuba une destination incontournable pour les touristes au petit portefeuille.

Nouveaux défis pour le CRCDDQ

MICHEL GODIN

Collaboration spéciale

PONT-ROUGE — Réunis en assemblée générale annuelle, les membres du Conseil régional de concertation et développement de la région de Québec (CRCDDQ) ont poursuivi les travaux de révision et de mise à jour de la planification stratégique de développement de la région de Québec qui avaient été amorcés au cours de la dernière année.

Constituant l'outil de référence sur lequel se base l'ensemble des interventions du CRCDDQ, l'actuel plan de développement stratégique a été élaboré il y a plus de cinq ans d'où la nécessité d'en actualiser le contenu. La centaine de délégués s'est penchée entre autres sur les défis et objectifs qui attendent la région au cours des prochaines années.

ORIENTATIONS

Après avoir figulé les grandes orientations qui guideront ses actions, le CRCDDQ s'est donné comme nouveau défi, l'atteinte du plein emploi. Un objectif qui passe par une réorganisation de l'économie régionale et du travail, l'adaptation de la formation professionnelle aux besoins du marché,

un meilleur soutien financier pour la création d'emplois, l'élimination du travail au noir et la mise en valeur des compétences de la région et du potentiel des ressources humaines.

Dans un autre temps, des zones d'interventions prioritaires ont été identifiées afin que des mesures de revitalisation de développement économique y soient apportées. Environ 30% du territoire de la grande région de Québec a été identifié comme défavorisé.

SECTEURS TOUCHÉS

Les secteurs les plus touchés sont situés dans Charlevoix, dans l'ouest du comté de Portneuf et au sein de la Communauté urbaine de Québec (Saint-Roch, Saint-Sauveur, etc.).

Le CRCDDQ, qui regroupe les décideurs des MRC, de la CUQ et des principaux secteurs socio-économiques dans le but d'assurer la concertation et le développement de la région de Québec, est particulièrement reconnu pour son Fonds d'interventions régionales (FIR) qui supporte les promoteurs dont les initiatives contribuent à relever les défis de la région de Québec. Cette année, une enveloppe globale de 7 millions \$ sera distribuée par le FIR pour des projets totalisant 18,6 millions \$.

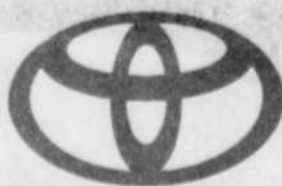
En terminant, mentionnons que le préfet de la MRC de Portneuf, M. Roger Dussault, a été réélu à la présidence du Conseil régional de concertation et développement de la région de Québec.

JE PEUX!

Offres valables jusqu'au 31 mai 96! Sujettes à approbation de Toyota Crédit Canada Inc. Voyez votre concessionnaire Toyota pour tous les détails!

* Bail à long terme avec option d'achat sur le modèle Corolla SD 96 BA01EM-BA. Coût total du bail: 12 448,80 \$. Le concessionnaire peut offrir un bail à prix moindre. Location au détail aux clients admissibles sur approbation de Toyota Crédit Canada Inc. Taxes en sus. Transport et préparation de 600 \$ inclus. Premier versement de 259,35 \$ et dépôt de sécurité de 275 \$ requis au moment de l'achat. Franchise de 96 000 km; frais de 7 \$ / km excédentaire. Location de 24 et 36 mois également offertes. ** Bail à long terme avec option d'achat sur le modèle Camry Sedan LE 96 BG17KP-AA. Coût total du bail: 18 761,76 \$. Le concessionnaire peut offrir un bail à prix moindre. Location au détail aux clients admissibles sur approbation de Toyota Crédit Canada Inc. Taxes en sus. Transport et préparation de 600 \$ en sus. Premier versement de 391,37 \$ et dépôt de sécurité de 400 \$ requis au moment de l'achat. Franchise de 96 000 km; frais de 10 \$ / km excédentaire. Location de 24 et 36 mois également offertes.

Votre concessionnaire



TOYOTA

TU M'ÉPATERAS TOUJOURS!

VOTRE CONCESSIONNAIRE

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

Métivier Toyota
160, route Kennedy
Lévis
Tél.: 837-4701

Boulevard Lexus Toyota
120, rue Marais
Québec
Tél.: 683-6565

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

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

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

J.P. Simard Autos
140, boul. Taché ouest
Montmagny
Tél.: 248-2323

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

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

SOLUTION TOYOTA

