

# QUESTIONS D'ARGENT

## SUR LES MARCHÉS

### Encore en dents de scie

Les marchés financiers continuent de ne pas savoir dans quelle direction s'orienter en attendant la sortie, le mois prochain, des résultats financiers des sociétés pour le premier trimestre de l'année.

Les statistiques économiques demeurent difficiles à suivre note M. Alan Lamb, vice-président et directeur de la succursale de Québec de la maison de courtage Richardson Greenshields.

Mais les analystes boursiers de sa firme restent optimistes, envisageant que l'indice Dow Jones défoncé le seuil des 6000 points au début de l'été pendant que le TSE 300 pourrait atteindre les 5300 à 5400 points.

Les données rendues publiques à la fin de la semaine ont ajouté deux bémoins à celles qui avaient déclenché la panique le vendredi précédent et les Bourses ont récupéré presque tout le terrain perdu, précise M. Jean Laroche, conseiller chez Nesbitt Burns.

Le marché boursier a fait son deuil d'une éventuelle baisse supplémentaire des taux d'intérêt lors de la prochaine rencontre des dirigeants de la banque centrale américaine, le 26 mars ajoute M. Charles Moreau, vice-président de Lévesque Beaubien Geoffrion à Québec.

Pour lui, même si les marchés ne sont ni sous-évalués ni surévalués, les semaines qui viennent offrent plus de possibilités de surprises négatives que positives et il recommande aux détenteurs de portefeuille de maintenir une encaisse plus élevée que d'habitude.

L'émotivité des investisseurs a fait fléchir certains titres à des niveaux où, par exemple, il lui semble intéressant de « ramasser » celui de Compaq.

Dans le secteur des services financiers, MM. Laroche et Lamb se sont étonnés de voir que même les « excellents » résultats trimestriels de la Banque Nationale n'ont pas fait bouger le prix de l'action.

#### RESSOURCES

M. Lamb, pour sa part, s'est aussi intéressé à deux secteurs en rebondissement. D'abord les pâtes et papiers dont les titres ont réagi aux analyses plus optimistes de Morgan Stanley; entre autres, Abitibi-Price a regagné 2 \$ en une semaine et Fletcher Challenge 1,50 \$. Dans les métaux de base, il note la performance de Inco qui a bondi de 43,75 \$ à 48,25 \$ et pourrait poursuivre sur cette lancée étant donné que les stocks de nickel ne couvrent que 7,5 semaines de consommation industrielle.

Voir MARCHÉS en B2 >



Louis C. Tanguay

## Unitel rêve d'un marché moins réglementé

### Le président Catucci souhaite le partage de la juridiction sur le service local et d'interurbain

PIERRE ASSELIN  
Le Soleil

■ QUÉBEC — Le nouveau président d'Unitel, William Catucci, croit que le Canada aurait avantage à s'inspirer du modèle américain pour permettre la concurrence dans la téléphonie, en séparant définitivement le service local du service interurbain.

Au terme d'une entrevue au SOLEIL, le président d'Unitel a exposé que selon lui le système actuel, qui permet à Bell et aux autres compagnies canadiennes de téléphone d'offrir à la fois les deux services, présente « un potentiel pour de graves abus ».

« Lier les deux services est totalement anticoncurrentiel », affirme M. Catucci, qui estime que le gouvernement canadien devrait s'interroger sur sa politique s'il veut favoriser le développement de l'industrie des télécommunications.

William Catucci connaît bien l'expérience américaine. Avant sa nomination, il était à l'emploi d'AT&T, qui est aujourd'hui principal actionnaire d'Unitel. La société américaine exerçait elle-même un monopole semblable aux États-Unis jusqu'à ce que le gouvernement décide que les servi-

ces local et interurbain seraient assurés par deux compagnies indépendantes.

Le président d'Unitel se sent coincé parce que pour avoir accès à ses clients, il doit emprunter le réseau de Bell. Sur chaque dollar d'interurbain, affirme-t-il, Unitel doit verser en moyenne 40 ¢ à Bell pour utiliser son réseau.

Il lui est impossible pour l'instant d'entrer chez son client par une autre porte que celle-là, mais la situation pourrait bientôt changer, prévoit-il. Unitel entend en effet se servir, dès que ce sera possible, du réseau des câblodistributeurs. Les compagnies membres de Stentor n'auront plus alors le monopole de l'accès au client.

« Vous savez ce qui se produit lorsque plusieurs fournisseurs se font concurrence, ironise M. Catucci. Ils



William Catucci

vous appellent, vous invitent à dîner, et ils font tout pour vous assurer du meilleur prix.»

Le câble rejoint 85 % des foyers au

Canada anglais et 67 % au Québec. C'est amplement suffisant pour porter le coup de grâce au monopole de Bell et faire chuter les prix, croit-il. Techniquement, ça pourrait se faire dès maintenant, si les compagnies s'entendaient entre elles et si elles obtenaient le feu vert du CRTC.

D'ici à ce que cela se fasse, Unitel continuera à mettre de l'ordre dans ses affaires. William Catucci a changé certaines façons de faire, tout d'abord en rapatriant le service à la clientèle, qui était jusqu'ici donné en sous-traitance à une filiale d'AT&T.

« Je veux pouvoir parler moi-même à mes clients », résume-t-il. Unitel embauchera ces mois-ci près de 300 personnes pour compléter son équipe qui accapare à peu près les tiers des 2400 employés d'Unitel.

Le nom lui-même d'Unitel disparaîtra lui aussi. Le plan de restructuration prévoit en effet que la compagnie opère sous le nom d'AT&T Canada, comme cela s'est d'ailleurs produit avec la compagnie Call-Net, qui a conclu une alliance de ce genre avec Sprint.

Voir UNITEL en B2 >

## L'AUTOMOBILE

### Jeep s'impose avec le Grand Cherokee

MARCEL COLLARD  
Collaboration spéciale

■ Jeep s'impose d'autorité par la qualité du Grand Cherokee dans la catégorie des véhicules utilitaires sportifs. Chrysler en prend donc le plus grand soin pour conserver un rôle de chef de file dans ce créneau en pleine expansion.

Le plus populaire au Canada, le Grand Cherokee figure au septième rang de la liste des véhicules (automobiles, camionnettes et utilitaires) les plus vendus avec 17 249 ventes. Il devance immédiatement le Ford Explorer (16 186) qui vient au 8e au rang. Au Québec, le Grand Cherokee rafle aussi le titre, se classant au 6e rang, soit 4328 ventes. Aucun autre utilitaire ne se classe dans les 10 premiers.

Par contre, même si ses ventes (252 186) restent en progression depuis au moins deux ans, il est nettement dominé aux États-Unis par l'Explorer (395 227) qui a réussi une remontée prodigieuse de 30 % en 1995, selon le journal *Automotive News*.

La division Jeep a abandonné la version SE et se limite pour l'instant aux



Le Grand Cherokee, chef de file chez Jeep.

versions Laredo et Limited, deux et quatre roues motrices. Il est question de rajouter une version Orvis 4RM au cours de l'année.

En 1996, le Grand Cherokee est passé par la clinique d'esthétique où on a principalement retouché la calandre tout en respectant son style; le bouclier a été légèrement remodelé. On a préservé son air costaud, puissant, peu aérodynamique, mais très singulier qui ne permet pas de faire erreur sur la personne.

L'intérieur doit surtout son apparence de luxe à une sellerie en cuir beige, un tableau de bord noir très en relief et une moulure plaquée bois qui cein-

ture le tour de l'habitacle. On a également droit au luxe d'un ordinateur de bord sur une console centrale refaite et au pavillon. L'ensemble est de très bon goût et d'une finition supérieure à la moyenne. C'est très confortable pour cinq personnes.

Les sièges bacquets remodelés sont dotés d'un bon éventail de réglages électriques, surtout du côté conducteur et mécanisme garde en mémoire les divers ajustements choisis par deux conducteurs. Il est toutefois étonnant, dans la version Limited conduite durant l'essai hebdomadaire, de constater l'absence de chauffage pour les sièges en cuir.

La ventilation, avec contrôle automatique du degré de température, fait preuve d'efficacité. Les commandes sont bien identifiées. On ne sautait en dire autant de celles de la radio, minuscules, pas très faciles à repérer et multiples. Par contre, le régulateur de vitesse se trouve à la portée du doigt sur les rayons du volant.

L'aménagement est bien fait et multiplie les espaces de rangement dans un coffre à gants moyen, un autre sous l'accoudoir entre les dossiers et un troisième au-dessus du tunnel central. Les vide-poches au bas des portières sont particulièrement bien faits. Au lieu d'un bac rigide, ordinairement très étroit et inaccessible, on a préféré poser une paroi avec un élastique permettant de l'entrouvrir avec facilité. À l'arrière, la superficie de rangement est très convenable. On y a accès soit en soulevant tout le hayon ou seulement par la partie supérieure vitrée.

En raison du prix élevé de ce véhicule, il est décevant d'entendre filtrer les bruits éoliens qui sont un peu envahissants dans un véhicule aussi luxueux, dont l'aérodynamisme n'est déjà pas très fluide.

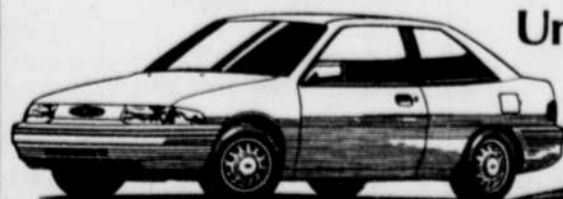
#### AUTRE TEXTE

□ ESSAI ROUTIER Page B3

## GRANDE VENTE DU 50<sup>e</sup> ANNIVERSAIRE

Un total de 10 000 \$ à gagner parmi les clients qui loueront ou achèteront un véhicule neuf d'ici le 19 avril 1996.\*

\* Règlements du concours disponibles sur place.



Escort «LX»  
Sport 1996  
2 portes #9619  
Seulement  
**208,50\$**/mois\*  
Le plan 24 mois



Mystique «GS» 1996  
#9401  
Seulement **278,50\$**/mois\*  
Le plan 24 mois



Montcalm Automobiles (inc.)  
(Illustrations à titre indicatif)



Sable «GS» 1996  
#9470  
Seulement **341,50\$**/mois\*  
Le plan 24 mois



Windstar «GL» 1996  
Groupe 357A  
Seulement  
**338,50\$**/mois\*  
Le plan 24 mois

\* Taxes et transport en sus. Remise Ford incluse. Premier versement et dépôt exigés au début du bail. Acompte de 1500\$ (2375\$ pour le Windstar) ou échange équivalent. Utilisation 25 000 km/an (18 000 km/an pour le Windstar), excédent prévisible de 4¢ le km et 1\$ pour le Windstar.

PARLONS FRIC

# L'impôt minimum de remplacement

**V**oici la question d'un fonctionnaire: À mon départ en 1994, j'ai reçu une importante allocation de retraite qui a été transférée en bonne partie dans mon REER. L'impôt minimum de remplacement (IMR) existe-t-il toujours?

Pour la grande majorité d'entre vous, l'IMR représente un concept flou ou inconnu. Cet impôt a été introduit en 1986 pour des raisons d'équité. À cette époque, un particulier pouvait réduire considérablement voire annuler son impôt en achetant des abris fiscaux. Selon le concept de l'IMR, un contribuable doit payer sur ses revenus un montant minimum d'impôt peu importe sa stratégie fiscale.

Les personnes touchées par la mesure effectuent deux calculs d'impôt distincts. Un calcul selon la méthode habituelle et un autre en utilisant la notion du revenu imposable modifié.

On détermine le revenu imposable modifié en excluant plusieurs déductions. Notamment celles reliées aux abris fiscaux (pensons aux sociétés en commandites) et d'autres déductions

préférentielles comme par exemple la partie non imposable des gains en capital et les déductions à l'égard du REER.

Une fois le revenu imposable modifié établi, vous remplacez les déductions ci-haut mentionnées par une exemption de base de 40 000\$. À partir du résultat obtenu, vous appliquez le taux de 17% au fédéral et de 20% au provincial. Le fisc permet aussi de tenir compte de certains crédits normalement utilisés comme le crédit d'impôt personnel, celui d'âge...

Si le calcul de l'impôt minimum donne un résultat supérieur à l'impôt calculé de la façon que vous connaissez, il s'ensuit l'application de l'IMR. La différence entre l'impôt minimum et l'impôt régulier peut être récupérée dans les sept années suivantes.

En raison de l'exemption de base de 40 000\$, fort heureusement, la plupart d'entre nous sommes exemptés de ce fastidieux calcul.

**LES ALLOCATIONS DE RETRAITE ET L'IMR**

Pour la plupart des gens (c'est-à-dire ceux qui utilisent peu ou pas d'abris fiscaux), un transfert d'allocation de retraite limité à 40 000\$ ou moins empêche l'application de l'IMR. Pour concrétiser le sujet, nous vous proposons d'analyser le cas hypothétique suivant. M. Mathieu prendra une retraite anticipée le 1er juin après 28 années de service. À titre de compensation, son employeur accepte de lui verser une allocation de départ de 75 000\$. Il gagne

actuellement 55 000\$ et son revenu de retraite se limitera à sa pension de 31 000\$. Selon les informations obtenues, son droit total de cotisation au REER (soit le cumul de ses cotisations inutilisées et de la cotisation maximale de 1996-97) totalise 5000\$

**LE TRANSFERT AU REER**

Lorsqu'une telle situation survient, vous devez d'abord déterminer la partie du montant de l'allocation admissible au transfert dans le REER. Dans notre exemple, comme il a toujours participé au fonds de pension, il pourrait demander à son employeur de transférer directement à son REER la somme de 61 000\$ (28 ans de service fois 2000\$ plus son droit total de cotisation de 5000\$).

Selon nos estimés, ce transfert occasionnerait un déboursé d'impôt minimum d'environ 3500\$. Dans son cas et comme dans la majorité des situations, il récupérerait l'année suivante cet impôt payé à l'avance. Nonobstant le transfert au REER, il devra tout de même s'imposer sur un montant net supplémentaire de 14 000\$ (75 000\$ - 61 000\$), soit la partie non transférable.

**PEUT-IL CONTOURNER L'IMR ?**

Pour contourner l'IMR, notre individu pourrait tout simplement demander à son employeur de lui verser son allocation de retraite sur deux ans. En négociant le paiement de 40 000\$ cette année et la différence de 35 000\$ l'année suivante, il éviterait l'application de l'IMR. Par surcroît, il épargnerait de

l'impôt sur la somme non transférable (14 000\$) en s'imposant sur celle-ci en 1997 alors que son revenu imposable sera inférieur.

**NOS RECOMMANDATIONS**

Chaque situation représente un cas d'espèces et demande une analyse minutieuse. Pour prendre votre décision, vous pourriez, entre autres, vous inspirer des pistes d'analyse suivantes: 1. Mon cas est-il susceptible de provoquer l'application des règles de l'IMR? 2. Dans le but d'éviter l'IMR et/ou minimiser la facture fiscale de la partie non transférable: votre employeur accepterait-il de verser l'allocation sur deux ans? 3. Si oui, vous compenserai-je le rendement perdu et est-il solvable? 4. Vaut-il mieux supporter le déboursé de l'IMR que d'accepter de perdre le rendement sur la partie de l'allocation à recevoir? 5. L'allocation est-elle reçue en début ou en fin d'année? Comme vous le constaterez, une bonne réflexion s'impose.

**POUR NOUS REJOINDRE**

*NDLR— Cette chronique est ouverte aux questions des lecteurs. Deux comptables qui sont aussi planificateurs financiers ont accepté de répondre à celles qui seront adressées à Parlons Fric. Jean Courchesne, c.g.a. est conseiller en finances personnelles à la caisse Saint-Yves, à Sillery, et Pierre Juneau, c.a. est représentant du Groupe financier Concorde.*  
Parlons Fric  
Journal LE SOLEIL  
925, Chemin St-Louis  
G1K 7J6  
Fax: 686-3429



Jean Courchesne  
Avec la collaboration de Pierre Juneau

# UNITEL La société était moribonde l'an dernier

Suite de la B1

Lorsqu'il a été nommé à la tête d'Unitel, William Catucci a pris les rênes d'une entreprise qui était, l'année dernière, à l'article de la mort. De septembre à janvier, les trois banques qui financent ses activités (Scotiabank, Toronto Dominion et la Banque Royale) ont négocié avec AT&T un plan de restructuration du capital pour sauver la compagnie.

Aussitôt l'entente conclue, Unitel nommait William Catucci à la présidence. Il savait dans quoi il s'embarquait. C'est lui qui a dirigé l'équipe de négociation d'AT&T dans ce dossier.

M. Catucci croit qu'Unitel repart maintenant sur des bases suffisamment saines pour renverser la situation et bâtir quelque chose de durable. Plutôt que de tout perdre, les banques ont en effet effacé une partie des dettes et elles ont injecté 125 millions\$ en capital. AT&T a contribué la même somme.

Mais même s'il possède 50% du capital, l'actionnaire américain ne contrôle que le tiers des votes. De plus, sur les neuf membres du conseil, huit sont canadiens, ce qui respecte la lettre de la loi canadienne sur la propriété des entreprises de télécommunications.

William Catucci jure ses grands dieux qu'il a rompu les liens qui l'unissaient à AT&T.

Celle-ci va suivre les résultats de près, bien sûr, mais même si dans les faits, AT&T contrôle les cordons de la bourse, le conseil d'administration a les coudees franches pour diriger les destinées d'Unitel, soutient le président.

«Unitel repart sur de bonnes bases» (Catucci)

# MARCHÉS Le pétrole au plus haut depuis trois ans

Suite de la B1

Par contre, à son avis, Falconbridge a hypothéqué pour plusieurs années sa croissance avec les engagements pris dans le gisement de Diamond Fields au Labrador.

Toujours dans le secteur des ressources, M. Laroche note que le prix du pétrole brut a atteint un sommet depuis trois ans et demi et continuait de monter vendredi.

Les stocks se situaient au plancher historique depuis 1977 et le prix pourrait continuer sa montée si les négociations entre les Nations-unies et l'Irak n'aboutissent pas à une possibilité pour ce fournisseur de reprendre ses livraisons internationales.

Parmi les titres préférés des analystes de sa firme dans ce domaine, il pointe Imperial Oil chez les pétroliers intégrés, Elan chez les producteurs et Blue Range chez les juniors.

**SPÉCULATION**

L'engouement de beaucoup d'investisseurs pour le titre hautement spéculatif de KWG a fait couler beaucoup de salive encore la semaine dernière. Un seul des participants à ce survol hebdomadaire des marchés jette un regard optimiste sur le projet cubain de la société.

Les résultats des 10 trous de forage dévoilés avec retard mercredi dernier ne correspondaient pas aux attentes des investisseurs et, selon M. Moreau, le titre s'est replié d'autant plus fortement que les courtiers ont été obligés, sur la baisse initiale, de faire beaucoup d'appel de marges.

Mais, l'action se redressait légèrement vendredi et M. Moreau faisait remarquer que, avec 40 millions\$ de liquidités, la société a les moyens de mener à terme son programme de forages de 400 trous dont les 40 premiers devraient amener des résultats d'analyses d'ici quatre ou cinq semaines.

Tout cela semble trop spéculatif pour M. Laroche qui croit que beaucoup de personnes non-initiales aux investissements miniers ont espéré trouver un autre titre comme celui de Bre-X qui, grâce au gisement identifié en Indonésie, continuait d'ailleurs à monter la semaine dernière pour atteindre les 158\$.

Vous pourriez tenir tête à votre patron



Mais en attendant,

vous pourriez commencer par conduire une Saab



SAAB

À contre-courant

SAAB en offre beaucoup plus que ce que vous imaginiez

• Climatisation sans CFC	• Rétroviseurs extérieurs chauffants	• Antivol avec télé-déverrouillage
• Vitres et verrouillage électriques	• Deux coussins gonflables	• Phares antibrouillards avant et arrière
• Volant à réglage télescopique	• Système sonore AM/FM à lecteur de cassette	• Garantie 4 ans/80 000 km
• Sièges avant chauffants	• Moteur 2,3 litres de 150 hp	• Assistance routière Saab

À partir de 28 500\$\*\*

399 \$/mois\*

36 mois

SAAB 900S 1996

\*Paiements basés sur un bail de location de 36 mois selon le PDSF de la SAAB 900S 1996. Transport, taxes et immatriculation en sus. Versement initial de 4 007 \$ ou échange équivalent, premier paiement de 399 \$ et dépôt en garantie remboursable de 475 \$ requis à la signature. Frais de 5 € par kilomètre applicables après 72 000 km. Sujet à l'approbation du crédit. Voyez votre détaillant SAAB pour plus de détails. \*\*PDSF. Le détaillant peut vendre à prix moindre.

SATURN SAAB ISUZU DE QUÉBEC  
765, rue Marais  
Québec  
681-5777

SATURN SAAB ISUZU RIVE-SUD  
4585, boul. de la Rive-Sud  
Lévis  
835-1888

SATURN SAAB ISUZU DE STE-FOY  
3330, rue Watt  
Ste-Foy  
653-1312

# L'AUTOMOBILE

ESSAI ROUTIER

## Une fougue remarquable

Le Grand Cherokee de Jeep offre un V8 de 5,2 litres

### FICHE TECHNIQUE

#### MODÈLE ESSAYÉ: JEEP GRAND CHEROKEE LIMITED

Prix: de base: 41 200 \$; essai: 42 045 \$  
(transport et préparation inclus)

Catégorie: utilitaire sportif

Modèles offerts: Laredo, Limited

Fabriqué à: Détroit

Concurrents: Blazer/Jimmy, Explorer, Pathfinder, 4 Runner

Moteur/Alimentation: V8, 5,2 L, 220CV, 4800 tours

Roues motrices: 4RM (Quadra-Trac)

Boîte de vitesse: auto, 4 rapports

Suspension: av: essieu rigide;  
ar: ressorts hélicoïdaux

Direction: à billes

Freins: à disque (avec ABS)

Poids: 1696 Kg

Consommation: 12,3 à 17,3 litres/100 km (Transports Canada)

17 litres/100 km approx. (essai)

Pneus: P225/70R16

Garantie: 3 ans / 60 000 km

#### POUR

Moteur  
Luxe  
Quadra-Trac

#### CONTRE

Consommation  
Suspension rigide  
Bruits éoliens

MARCEL COLLARD  
Collaboration spéciale

Le Jeep Grand Cherokee Limited fait preuve d'une fougue remarquable sous l'impulsion d'un moteur V8 qui tourne rondement.

Cette grosse cylindrée de 5,2 litres, en option dans la Limited, vous délivre 220 CV à un régime pas très élevé, soit 4800 tours. Il livre un couple de 285 lpi à 3600 tours ce qui accroît l'impression de puissance. Le moteur a bénéficié de certaines modifications l'an dernier.

De plus, à bas régime et dans les accélérations, il répond bien aux commandes d'une nouvelle transmission automatique à rapports très longs, ce qui améliore son rendement au moment du démarrage. Le conducteur a la satisfaction d'avoir suffisamment

d'énergie en conduite urbaine, de rouler très allègrement sur les autoroutes et d'être capable de tracter de lourdes charges.

Le véhicule n'est pas trop dépourvu avec un moteur de série, six cylindres, quatre litres, produisant un potentiel de 190 CV à 4750 tours. Les motoristes l'ont adouci et ils ont éliminé certaines sources de bruits et de vibrations, notamment par des supports recalibrés et l'ajout de coussinets entre le moteur et le châssis.

Ce n'est probablement pas très évident, mais le constructeur a aussi perfectionné le système d'entraînement aux quatre roues Quadra-Trac. Selon les explications des ingénieurs, on a éliminé certains engrenages du mécanisme de partage du couple entre les essieux avant et arrière, un travail maintenant effectué par un différen-

tiel central d'accouplement visqueux. Cela en fait en sorte que sur pavé normal, tout le couple est concentré à la propulsion arrière, réduisant ainsi les frictions sur le groupe propulseur. En d'autres mots, le conducteur n'a pas à intervenir. Le système décide lui-même de la nécessité de passer en mode quatre roues motrices. Si le pavé devient glissant ou très accidenté, le système transmettra le couple maximum à l'essieu ayant besoin de traction.

#### 17 LITRES AUX 100 KM

Le moteur V8 se montre bon consommateur de carburant, dans les 17 litres aux 100 kilomètres. L'essai routier a surtout été effectué sur l'autoroute, généralement à bonne vitesse. Sur l'autoroute, bien que peu aérodynamique, le véhicule résiste aux vents. Sa structure très rigide vous

exempte cependant des vibrations. Seulement, la suspension arrière prend des bonds sur pavé inégal. Le freinage est très consistant. Le rayon de braquage est assez long.

La conduite procure une certaine satisfaction en raison de la puissance. Les piliers étroits permettent une visibilité exceptionnelle.

Depuis deux ou trois, la nouvelle génération Cherokee réhabilite une réputation qui se trouvait à diminuer dans les sondages de l'Association canadienne des automobilistes. À n'en point douter, Jeep retrouve de la crédibilité et les prochains mois témoigneront de la fiabilité.

Le prix paraît élevé, mais la version Limited luxueusement garnie d'accessoires et un puissant moteur en option se compare à ses proches concurrents.

## Toute une auto. Tout un taux. ACCORD 96



BERLINE ACCORD EX-R

**298\$\***  
PAR MOIS  
ACCORD EX

**348\$\*\***  
PAR MOIS  
ACCORD EX-R

LOCATION DE 48 MOIS ▶ VERSEMENT INITIAL DE 1 110\$ ▶  
TAUX DE FINANCEMENT DE LOCATION DE 6,8%†

L'Accord EX comprend: boîte automatique, programmeur de vitesse, radiocassette stéréo AM/FM à syntonisation électronique avec quatre haut-parleurs, climatisation sans CFC, glaces et serrures électriques, direction et freins assistés, moteur 16 soupapes à injection, deux coussins gonflables (SRS) et plus encore.

L'Accord EX-R comprend, en plus de toutes les caractéristiques de l'Accord EX: moteur VTEC de 145 chevaux, freins à disque aux 4 roues, système de freins antiblocage (ABS), roues en alliage, pneus et suspension de haute qualité, chaîne stéréo supérieure, toit ouvrant électrique et plus encore.

### OFFRE D'UNE DURÉE LIMITÉE

Taux de financement d'achat Honda de 6,8 %† et programmes de financement sans versement initial aussi offerts.

**HONDA**

CONÇUES ET CONSTRUITES  
SANS CONCESSION



### ACHAT SPECIAL!

30 véhicules Subaru 1996  
vendus à prix  
extraordinaire! Inutile de  
faire le tour le plus bas prix  
est dans notre cour.

**ACADIA**  
**SUBARU**

Le seul concessionnaire Subaru de la  
région recommandé par le CAA.

Boul. de la Capitale  
(Sortie Pierre-Bertrand)  
☎ 681-6000

EAGLE VISION ESI  
1996 très bien équipé

**349\$**

Location Clé d'or 30 mois  
incluant 51 000 km 9¢ km  
excédentaire  
comptant exigé 3294\$  
taxes en sus



**GOSSSELIN** 30  
31 ANS  
d'expérience  
1966-1996  
ST-NICOLAS 831-2050

VJS 1995 ensemble 23R  
toit rigide

**15 995\$**

Taxes, transport en sus

Rabais supplémentaire si admissibles  
500\$ Programme FAITES L'ESSAI...  
750\$ Programme des DIPLÔMÉS



**GOSSSELIN** 30  
31 ANS  
d'expérience  
1966-1996  
ST-NICOLAS 831-2050

Taux applicables à toutes les Accord 1996 neuves et offerts exclusivement par Honda Canada Finance Inc. pour une durée limitée. Veuillez vous renseigner chez un concessionnaire Honda. \* Taux de financement de location de 6,8 % pendant 24, 36 ou 48 mois. \*\* Taux de financement d'achat de 6,8 % pendant 24, 36, 48 ou 60 mois. Exemple de financement d'achat: 20 000 \$ au taux annuel de 6,8 % = 477,07 \$ par mois pendant 48 mois. Coût de l'emprunt 2 899,36 \$; coût total: 22 899,36 \$. Un versement initial pourrait être exigé. Le prix de vente des concessionnaires peut être inférieur au P.D.S.E. \* Exemple de financement de location pour une Accord EX 1996 neuve (modèle CD563T): mensualité de 298 \$ pendant 48 mois (total des versements: 14 304 \$). Un versement initial de 1 110 \$ ou échange équivalent, la première mensualité ainsi qu'un dépôt de garantie (350 \$) sont exigibles. Un programme de financement sans versement initial est également offert. Franchise de kilométrage: 96 000 km; frais de 10 ¢ le kilomètre excédentaire. Sujet à l'acceptation du crédit. Transport, préparation, taxes, immatriculation et assurance en sus. Option d'achat de 12 477,40 \$, plus les taxes, au terme de la location. Pour les détails sur l'option d'achat au terme de la location, consultez votre concessionnaire. Le prix de location des concessionnaires peut être inférieur. \*\* Exemple de financement de location pour une Accord EX-R 1996 neuve (modèle CD565T): mensualité de 348 \$ pendant 48 mois (total des versements: 16 704 \$). Un versement initial de 1 110 \$ ou échange équivalent, la première mensualité ainsi qu'un dépôt de garantie (350 \$) sont exigibles. Un programme de financement sans versement initial est également offert. Franchise de kilométrage: 96 000 km; frais de 10 ¢ le kilomètre excédentaire. Sujet à l'acceptation du crédit. Transport, préparation, taxes, immatriculation et assurance en sus. Option d'achat de 14 765,40 \$, plus les taxes, au terme de la location. Le prix de location des concessionnaires peut être inférieur.

## Une Nissan électrique



L'atelier de Nissan Design International de San Diego, en Californie, a mis au point un prototype désigné sous le code FEV-III, un véhicule électrique sophistiqué, bénéficiant de nouvelles technologies dans la conception de la batterie, du moteur électrique, du dispositif de commande du moteur et du système de recharge. La voiture, potentiellement réalisable, polyvalente et à prix raisonnable, est alimentée par une nouvelle batterie aux ions de lithium à haut rendement, remarquablement légère et mise au point en collaboration avec Sony Corporation. Elle procure une autonomie de 200 km, soit une énergie suffisante pour la conduite normale en ville. Selon Nissan, le véhicule électrique deviendra une réalité au niveau commercial au début du XXI<sup>e</sup> siècle. M.C.

## LE COURRIER DE L'AUTO

**Q:** J'effectuerais prochainement mon premier voyage aux États-Unis. Quelles sont les précautions à prendre si ma voiture tombe en panne là-bas ou s'il me faut la faire réparer ?

**R:** Avant de partir pour les États-Unis, comme avant tout départ pour de longs trajets, faites vérifier votre voiture. Ainsi, vous réduirez les risques de mauvaises surprises. Et si malgré tout la malchance s'acharne sur vous, voici ce que vous pourrez faire.

D'abord, si il vous faut vivre une panne en terre américaine, là-bas comme ici, pensez à votre sécurité. Quittez complètement la chaussée pour vous immobiliser sécuritairement et faites fonctionner vos klaxons d'urgence. Pour bien faire savoir que vous éprouvez des ennuis, ouvrez le capot ou le coffre arrière et attachez un chiffon blanc à l'antenne de radio ou à l'une des portières. Tentez ensuite d'obtenir du secours. S'il vous est impossible de téléphoner, restez dans votre voiture et attendez l'arrivée de la police ou d'un véhicule de secours. Attention, dans la plupart des États américains, il est illégal d'immobiliser son véhicule sur la terre-plein. Si vous n'avez pas le choix, restez près de votre

véhicule et attendez l'arrivée d'un policier. Si vous êtes membre du CAA-Québec, vous disposez d'un numéro de téléphone pour obtenir l'assistance routière 24 heures par jour où que vous soyez en Amérique du Nord. Non seulement vous pourrez obtenir rapidement les services de dépannage requis, mais vous pourrez aussi être orienté vers un atelier de confiance pour faire effectuer les réparations appropriées. Si vous n'êtes pas membre du CAA-Québec, vous ne pouvez évidemment pas avoir droit au service routier d'urgence, mais en communiquant avec le bureau de l'Association américaine des automobilistes (bien connue sous le vocable AAA), le plus près, on pourra vous informer des ateliers recommandés par cette association pour l'endroit où vous êtes. Ces garages doivent répondre à des critères bien précis pour mériter une telle recommandation. Si votre voiture est encore couverte par la garantie du fabricant, vous avez intérêt à communiquer avec le concession-

naire le plus près, il faut en effet savoir que la plupart des garanties sont respectées tant aux États-Unis qu'au Canada. Si aucun ne vous est accessible ou si vous n'avez pas le choix à cause de l'urgence de la situation, soumettez votre problème à un

garagiste en prenant soin toutefois de demander une facture détaillée des réparations qui seront effectuées ainsi que les pièces qui seront remplacées. Ainsi, à votre retour, vous disposerez des éléments nécessaires pour procéder à une réclamation auprès de votre concessionnaire.

Si vous avez des raisons de douter du verdict du mécanicien que vous consultez et que la situation s'y prête, faites faire un diagnostic par un autre garagiste. Encore une fois, il pourrait être sage de demander les vieilles pièces qui sont remplacées et d'exiger une facture détaillée. Si vous pensez être victime de pratiques frauduleuses, vous devriez vous renseigner sur place au sujet de vos recours. Si vous êtes membre du CAA-Québec, le club AAA de l'endroit pourra probablement vous

référer aux autorités concernées. Sinon, en fouillant dans le bottin téléphonique et peut-être grâce à l'assistance-annuaire,

vous pourrez finir par obtenir les secours des organismes gouvernementaux chargés de voir à la protection du consommateur là où vous vous trouvez. S'il existe un bureau du Better Business Bureau (l'équivalent de notre Bureau d'éthique commerciale), peut-être pourra-t-on au moins vous y expliquer vos droits et vous référer.

En terminant, rappelons qu'il est, règle générale, préférable d'exercer vos recours là-bas plutôt qu'une fois revenu au Québec. Imaginez en effet comment il pourrait être délicat d'intenter d'ici une poursuite contre un commerçant américain. Et attention, les réparations effectuées aux États-Unis sont sujettes à des droits de douane lors de votre retour. Il vous faut les déclarer. Toutefois, une remise pourra vous être accordée s'il s'agit de réparations nécessaires pour assurer la sécurité de votre retour au pays.



**S'il est impossible de téléphoner restez dans la voiture**

# Le Bingo

## DU SIÈCLE LE SOLEIL

Surveillez sur votre carte le numéro chanceux du jour.

PARTIE N° 7	
18 MARS 1996	
VOS NUMÉROS BINGO DU JOUR	
23	37
42	18
1	86
54	67
72	59

NUMÉROS CHANCEUX DU JOUR	
B-00131933	
B-00267091	
B-00295997	
B-00358700	
B-00380000	

**PLUS DE 38 000\$ EN PRIX**

### GRAND PRIX 25 000\$

RÉSERVÉ AUX ABONNÉS 7 JOURS INCLUANT

- 10 000\$ en ameublement TANGUAY
- 5000\$ en certificats-cadeaux d'épicerie IGA
- 5000\$ en placements combinés Desjardins
- 5000\$ voyage pour 4 personnes à Puerto Plata

**HÔTEL PUERTO PLATA VILLAGE**

**VACANCES air transat**

**LE SOLEIL IGA TANGUAY**

À GAGNER CHAQUE JOUR **50\$** COMPTANT

À GAGNER CHAQUE SEMAINE **500\$** COMPTANT

**ABONNEZ-VOUS 686-3344 / 1-800-463-2362 DOUBLEZ VOTRE PRIX**

Abonnez-vous au quotidien LE SOLEIL et courez la chance de gagner le double des prix en argent remis chaque jour et chaque semaine.

PRIX QUOTIDIENS  
Tous les jours de la promotion (56 jours), LE SOLEIL publiera 5 numéros chanceux. Si le numéro chanceux inscrit sur votre carte de bingo correspond à un des numéros chanceux publiés dans l'annonce journalière, vous êtes admissible au tirage quotidien de 50\$ en argent (100\$ pour les abonnés 7 jours en règle du SOLEIL). Pour ce faire, communiquez avec LE SOLEIL au numéro 686-3333 le jour même, avant 16h30. Les finalistes du samedi et du dimanche auront jusqu'à midi le lundi pour s'inscrire au tirage.

PRIX HEBDOMADAIRES  
Chaque carte de bingo contient 8 parties différentes (une par semaine pendant 8 semaines). Chaque semaine, vous devez encercler sur votre carte les numéros qui correspondent aux numéros publiés dans LE SOLEIL pour la partie en cours. Tous les jours de la semaine, 10 numéros seront publiés dans l'annonce journalière du SOLEIL pour la partie en cours.

Si vous avez encerclé sur votre carte les 15 numéros d'une même partie vous êtes admissible au tirage du prix hebdomadaire. Vous devez téléphoner au SOLEIL au numéro 686-3233, au plus tard à midi le lundi qui suit la fin de la partie pour prouver que vous avez les bons numéros. Les parties se joueront du samedi au vendredi. Une nouvelle partie commencera chaque samedi avec une nouvelle série de numéros publiée dans le journal.

Les cartes qui auront été modifiées, tachées ou griffonnées seront rejetées. Pour éviter la fraude, LE SOLEIL conservera une copie de toutes les cartes distribuées.

Les caisses populaires Desjardins

# PAQUET

## NISSAN

### Choyer • Comblant • Gâter

- La devise de Paquet Nissan

➤ Venez découvrir nos spéciaux du printemps

➤ Grand choix de véhicules d'occasion

Assistance routière Nissan sans frais à tous les propriétaires de véhicules Nissan. Renseignements sur place.

Mario Paquet

Stephane Paquet

Gratien Paquet

Yolande Alain Paquet

Marie Roberge

Claude Lavaras

Denis Fortin

3580, boul. Rive-Sud, Lévis (aut. 20, sortie 321)

Tél.: (418) 838-3838 1 800 707-3888

On négocie!

**Vous avez un oeil sur l'Accord? Vous devriez faire un test de Vision.**

**Vision ESI 1996**

- V-6
- Boîte automatique
- Climatiseur
- Chauffe-bloc moteur
- Et plus encore

**349\$** par mois (transport inclus, terme de 30 mois)

**MAISONNEUVE**

**Jeep Eagle**

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

**EN BREF**

### GRÈVE Des discussions chez GM

Les pourparlers destinés à régler la grève qui paralyse l'usine de pièces de freins de General Motors à Dayton, en Ohio, ont repris à huis clos samedi après une session qui avait duré dix heures vendredi. Le porte-parole de GM, James Hagedorn, a refusé de préciser si des progrès avaient été enregistrés à la table des négociations en ce 12<sup>e</sup> jour de grève. On sait seulement que les hautes instances du syndicat des travailleurs unis de l'automobile participent aux discussions. Plusieurs experts en relations de travail estiment que cette pratique est chose courante dans les phases délicates des échanges. Elle semble indiquer que les parties sont près d'une entente. Environ 3000 membres du Local 696 ont quitté le travail le 5 mars dernier pour appuyer leurs revendications. (Reuter)

**7 101 \$ + TX**

**EURO formule**

**204 \$/mois + TX**

**\*\* 30 mois**

# SEMAINE DU NEON

**Stock prêt à livrer : 47 unités**

**Plymouth Neon EX 2 portes, 1996**

Coussins de sécurité, conducteur et passager avant, glaces teintées. Moteur 2.0 litres, 16 valves, 132 CV. - Aileron arrière - Radio am/fm stéréo, recherche, lecteur de cassettes et 6 haut-parleurs. Enjoliveurs de luxe 14"

**7 Neon 1995 à liquider (neuf) et 2 démonstrateurs - Rabais jusqu'à 1250 \$**

**Neon sport 1995, 2 portes, blanc, moteur 150 H.P., 5 vitesses, équipée**

Détail: 19 090 \$ - Rabais Chrysler = 16 499 \$

**DU VALLON**

CHRYSLER PLYMOUTH LTÉE DEPUIS 1970

2015, BOUL. CHAREST OUEST, SAINTE-FOY 687-5510

Programme spécial à l'intention des diplômés(e)s

**Jusqu'à 750 \$ de rabais**

• Paiement unique pour une location 24 mois, basé sur un kilométrage de 20 400 km par an. Kilométrage excédentaire à 9¢ du km. Immatriculation et assurance en sus. Dépt. de sécurité.

• Immatriculation et assurance en sus. Kilométrage de 51 000 km pour 30 mois, 9¢ du km, pour l'excédent. Entretien Formule Club inclus. Neon: comptant de 1 950 \$ ou échange équivalent.

**Gagne ta place au grand démarrage neon EX**

**CONCOURS À GAGNER : Une NEON EX Jusqu'au 22 mars POUR PARTICIPER - Compléter un coupon disponible chez DuVallon**

## ISO 9002 pour Detroit Diesel



La succursale de Sainte-Foy de la compagnie Detroit Diesel Allison Canada a reçu la certification aux normes ISO 9002, à la suite d'importantes rénovations de ses installations. Le certificat de l'Organisation internationale de normalisation a été émis pour les départements des ventes, des pièces, de l'usinage, du service et de la production. « Cela nous oblige à la qualité totale et la norme ISO reste encore un objectif à dépasser » affirme M. Pierre Asselin, président et chef de la direction de cette compagnie qui se spécialise dans le domaine des véhicules lourds et qui distribue les moteurs Detroit Diesel, Perkins, Mercedes, Volvo-Penta, ainsi que les transmissions automatiques Allison. M.C.

## ÉTATS-UNIS

# Le pari impossible de Mercedes-Benz

■ VANCE, Alabama (AP) — Avec sa nouvelle usine de montage américaine, Mercedes-Benz s'efforce de réaliser ce que d'aucuns considèrent dans l'industrie automobile comme un pari impossible: fabriquer un nouveau produit par l'intermédiaire d'une nouvelle filiale utilisant de nouvelles méthodes dans un nouveau pays.

L'usine de 300 millions \$, qui est déjà construite à 80%, devrait être terminée en cours d'année et la production devrait commencer en 1997. « Nous sommes dans les temps, et même pour certaines choses en avance », déclare Klaus Schnakenberg, le directeur des travaux.

« Pour Mercedes, cette usine en Alabama est une partie importante de sa stratégie consistant à fabriquer des produits de qualité à un prix abordable », déclare Susan Jacobs, consultante en automobile. « C'est une donnée-clé qui permettra à l'avenir de s'imposer sur le marché global, et aux États-Unis », estime-t-elle.

### GRAND CHEROKEE DANS LA MIRE

Le constructeur allemand ne fabriquera pas les grosses berlines qui sont les produits phares de sa production, mais un nouveau véhicule de loisirs destiné à concurrencer la Jeep Grand Cherokee, populaire en Amérique, et

les versions haut-de-gamme du Ford Explorer.

Plutôt que d'importer sa structure organisationnelle, Mercedes a préféré créer une nouvelle filiale, Mercedes-Benz US International. Andreas Renschler, son directeur, n'est âgé que de 38 ans. Son équipe comprend des transfuges de Mercedes mais aussi d'anciens cadres supérieurs de Chrysler, Ford, Toyota ou d'autres firmes. L'objectif est d'utiliser le savoir-faire de Mercedes pour produire un véhicule qui devrait être vendu à partir de 30000 \$.

L'usine, à 50 kilomètres à l'ouest de Birmingham (Alabama), se démarquera des autres chaînes d'assemblage de la firme par le fait qu'elle utilisera une nouvelle technique, la « construction modulaire »: une grande partie des pièces qui arriveront seront déjà pré-assemblées et prêtes au montage. « Nous allons être un véritable laboratoire d'essai pour notre société mère », déclare la porte-parole de la filiale, Linda Paulemo.

### EN BREF

### Une Protégé plus économique

Mazda met sur le marché un modèle d'entrée dans sa gamme, soit une Protégé, sous le code SE, qui se décline à partir de 13895 \$. Il s'agit d'une version un peu plus dépouillée de la LX, avec quelques accessoires en moins, un moteur 1,5 litre, au lieu de 1,8 litre et des roues de 13 pouces, au lieu de 14 pouces. Par contre, l'acquéreur peut ajouter des options, soit une boîte automatique (950 \$), un climatiseur (1000 \$) et deux coussins gonflables (1000 \$). Petite précision pour corriger une erreur qui s'est glissée dans le cahier publié par LE SOLEIL, à l'occasion du Salon de l'auto de Québec, la SE offre en série les freins assistés et le portillon d'essence avec commande intérieure.

Une autre usine dont la construction a été annoncée il y a quelque temps au même endroit, commencera la production des moteurs de l'Altima, à compter de l'an prochain.

### Ventes de Land Rover à la hausse

Au cours de l'année 1995, Land Rover a vendu 816 véhicules au Canada, une augmentation de 52,5% comparativement à 1994. Quand on connaît le prix de ces véhicules qui se détaillent entre 42 000 et 90 000 \$, c'est un résultat fort intéressant.

Les ventes de Range Rover ont connu une croissance de 69% et celles des Discovery, de 69%. Le constructeur britannique attribue la reprise de ses affaires au lancement de la Range Rover 4.0 SE. En 1996, elle ajoute une version 4,6 HSE's. Elle en construira seulement 50, selon les spécifications canadiennes et sont vendues avant même d'être dans les salles de montre.

### Nissan fera ses transmissions

À compter du printemps 1998, Nissan assemblera les transmissions automatiques de ses modèles Altima et Quest dans une nouvelle usine nord-américaine construite à Decherd, au Tennessee, au coût de 50 millions \$ (US). L'usine aura une capacité de 300 000 unités.

LES ANNONCES CLASSÉES  
**686 3311**

**MAURICE ROY** Gees  
CHEVROLET  
Oldsmobile

**UN PRIX ÇA S'NEGOCIE!**

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

### ACHAT SPECIAL!

30 véhicules Subaru 1996 vendus à prix extraordinaire! Inutile de faire le tour le plus bas prix est dans notre cour.

**ACADIA SUBARU**

Le seul concessionnaire Subaru de la région recommandée par le CAA  
Boul. de la Capitale (Sortie Pierre-Bertrand)  
Tél. 681-6000

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

**AUTOS LAURIER INC.**

681-4631

**GRAND CHEROKEE**

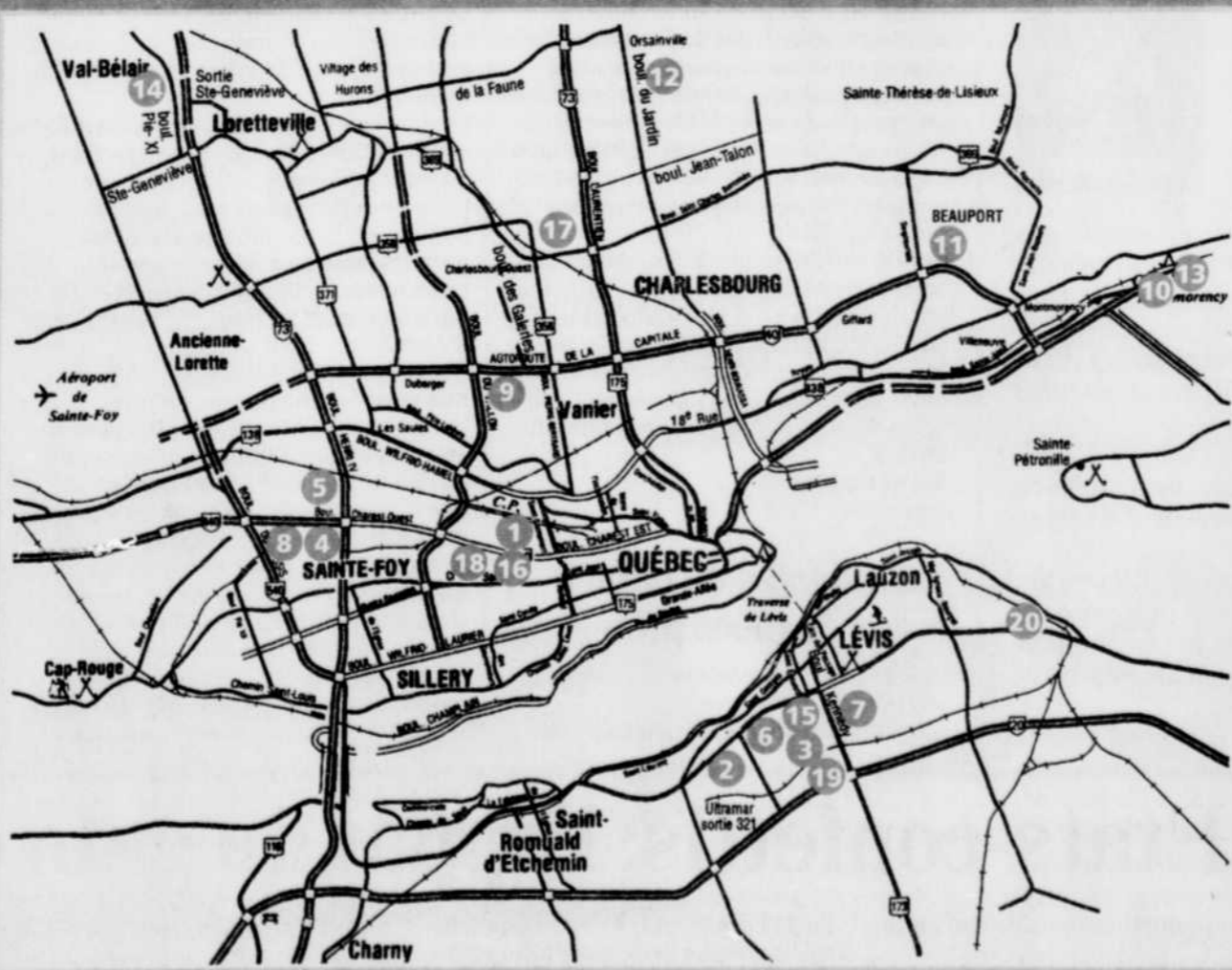
Pour seulement **499\$\*** par mois

**AUTO MAX 1996**

Jeep Grand Cherokee Laredo 1996, 4x4 Ensemble 26E + GEG  
Moteur 6 cylindres de 4 litres • Boîte automatique à 4 rapports • Climatiseur et places arrière foncées • Finition à disque et antirouille aux 4 roues • Roues sport en fonte d'aluminium • Sercos-Trac ou Quadra-Trac, au choix du client • Régulateur de vitesse et volant inclinable garni de cuir • Radiocassette AM/FM stéréo • Lève-glace et verrouillage électrique avec télécommande  
\* Par mois, location 30 mois, utilisation 51 000 km, complet 1440\$. Taxes en sus.  
\* Pour le détail de nos offres, contactez-nous à l'adresse ci-dessus.  
\* Transport, préparation et taxes en sus. Tous les rabais inclus.  
Rabais supplémentaire 500 \$ faites l'essai du nouveau Chrysler (si admissible). Les illustrations peuvent différer des véhicules annoncés.

**GRAND CHEROKEE 1996**

## Les concessionnaires automobiles de la grande région de Québec



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

2 **PAQUET NISSAN**  
ALTIMA GXE 95 19 995\*  
3580, boul. de la Rive-Sud Lévis 838-3838

3 **MÉTIVIER TOYOTA**  
160, route Kennedy Lévis 837-4701

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

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

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

7 **Citadelle**  
CHEVROLET OLDSMOBILE CADILLAC LEXUS  
89, Kennedy, Lévis 835-1171

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

9 **SATURN Québec**  
765, rue Marais, Québec 681-5777 (voisin Réno Dépôt)

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

11 **MAURICE ROY**  
UN PRIX ÇA S'NEGOCIE!  
Boul. de la Capitale, (sortie Seigneuriale) Beauport Tél.: (418) 666-9900

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

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

14 **Cartier**  
1475, Pl XI Sud Val-Bélair  
Sortie Ste-Geneviève de l'autoroute Henri IV 847-6000

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

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

17 **LESBROS**  
659, boul. St-Joseph Québec (prolongement de la 80e rue) 623-5471

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

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

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

# OPINIONS

## LE QUOTIDIEN DE LA CAPITALE

Président du conseil d'administration PIERRE DES MARAIS II

Président et Éditeur GILBERT LACASSE

Rédacteur en chef GILBERT LAVOIE

Directeur de l'édition J.-JACQUES SAMSON

Directeur de l'information ANDRÉ FORGUES

### ÉDITORIAL

## La faillite du socialisme au Québec

**Q**uel acte d'humilité enfin ! Lucien Bouchard a convoqué la conférence au sommet qui s'ouvre ce soir à Québec en fixant deux objectifs : impliquer tous ses partenaires dans une offensive pour équilibrer les finances publiques et à plus long terme, relancer l'emploi.

Il s'agit donc, pour une bonne part, d'une opération de conditionnement avant le dépôt, dans quelques jours, du cahier des dépenses du gouvernement pour la prochaine année et ensuite du premier budget du ministre Bernard Landry. Notre situation financière est si dramatique que le gouvernement du Parti québécois s'enchaîne sur plusieurs plans en lançant un pareil appel à l'aide.



J.-Jacques Samson

La litanie des indicateurs qu'il aligne dans le document de base du sommet dicte d'abord des coupures encore jamais vues dans les dépenses de programmes. Le Québec a une dette accumulée de 75 milliards \$, soit plus de 10 000 \$ par habitant, le plus haut taux au Canada. Seules la Nouvelle-Écosse, Terre-Neuve et la

Saskatchewan ont une cote de crédit plus basse que la nôtre. En plus, les Québécois ont le plus lourd fardeau fiscal en Amérique du Nord et les entreprises supportent un niveau de taxation supérieur de 29,4 % à celui applicable en Ontario. Le Conseil du patronat affirme que la charge fiscale des entreprises québécoises est supérieure de 32,8 % à 50,3 %, selon les secteurs.

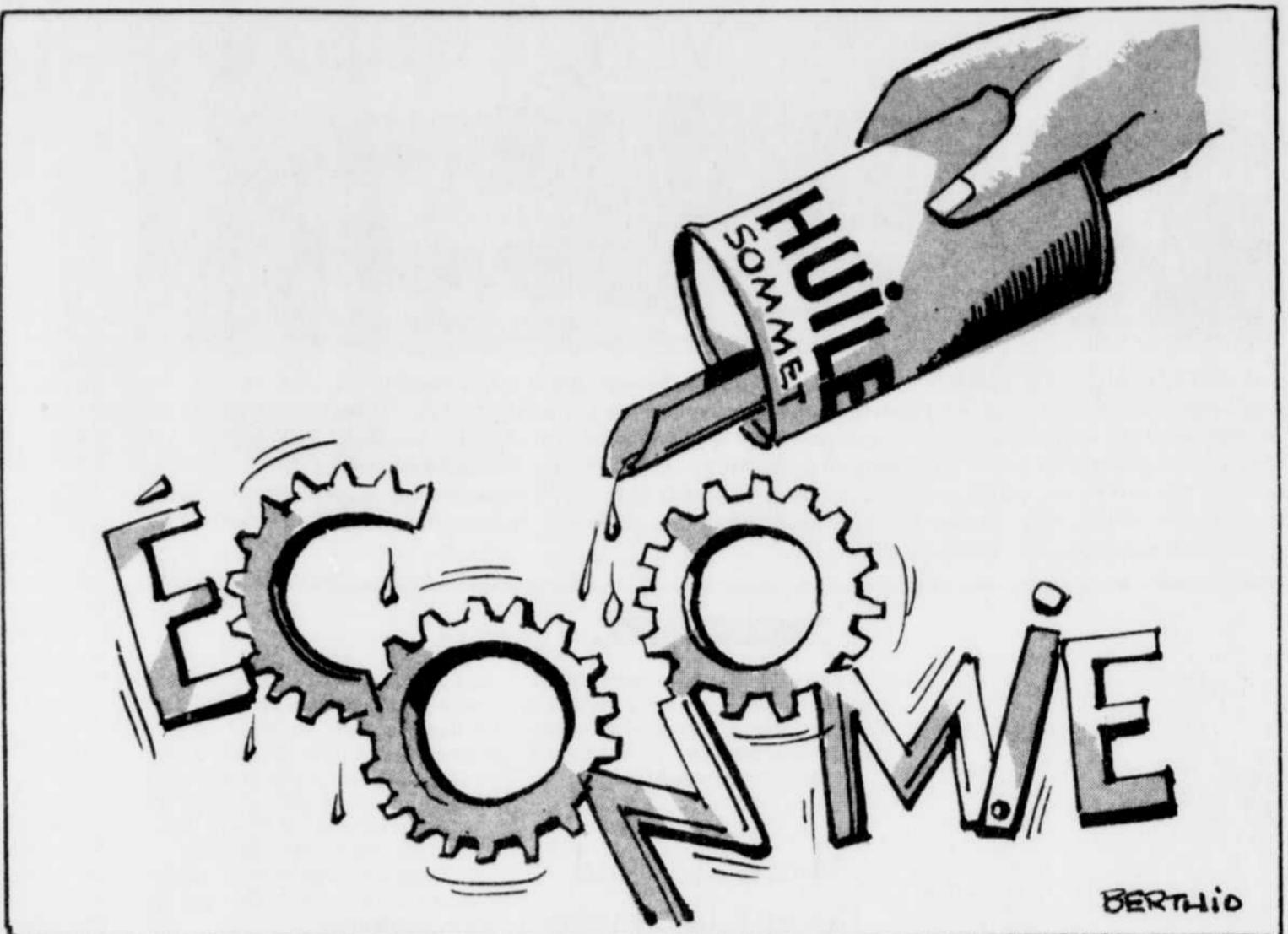
Il n'est pas nécessaire de tenir une conférence au sommet pour se convaincre de l'impossibilité de hausser les impôts des particuliers encore capables d'assurer un roulement des dépenses de consommation, ni d'accroître les charges des entreprises. Ce sont les gouvernements péquistes et libéraux qui tour à tour depuis 20 ans ont saboté l'économie en créant de l'instabilité politique, ce qui a fait fuir les investisseurs et qui ont étranglé les entreprises existantes par des taxes sur la masse salariale les plus élevées au Canada. Celles-ci sont passées de 4,2 milliards \$ en 1985 à 9,5 milliards \$ en 1995, soit une augmentation de 123 %. Ces taxes prélevées indépendamment des profits et de la conjoncture économique sont les plus punitives qui soient pour le niveau de l'emploi. Il s'agit du pire désincitatif : le patronat le répétait et on l'envoyait paître il y a encore trois mois !

Des consensus émergent heureusement ; le bon sens semble commencer à primer. Nous entendons aussi de moins en moins souvent le slogan facile : « Faisons payer les riches ! » S'il y a une inéquité dans la distribution des services de l'État et la perception de ses revenus, il est devenu assez clair que les victimes ne sont pas toutes là où on a toujours prétendu qu'elles étaient. Les impôts sont plus progressifs au Québec que n'importe où ailleurs. Le plus gros travail à faire se situe encore dans la colonne des dépenses en même temps que l'obligation d'une réforme de la fiscalité est maintenant admise.

La faillite qui guette le Québec est l'échec, à notre échelle, du socialisme que nous avons cherché à copier depuis plus de vingt ans. Des modèles, comme celui de la Suède, qui se sont effondrés sous le poids de leurs dettes.

Si ce seul constat est mieux compris dans deux jours, par les membres du gouvernement surtout et les groupes communautaires qui l'entourent, un gros pas aura été fait en vue du sommet de l'automne et de la recherche d'une reprise de l'emploi.

**Une réforme de la fiscalité est obligatoire**



BERTLIO

### CARREFOUR DES LECTEURS

#### Comprenez qui pourra

(Lettre à Mme Andrée Boucher, mairesse de Sainte-Foy)

Le lundi 4 mars, j'ai assisté à la séance du conseil municipal. À un certain moment, vous avez vanté vos qualités de bonne gestionnaire des fonds qui vous sont confiés par la population en mentionnant que vous aviez prouvé que la ville avait trop de « cols bleus » à son service, puisque tous les services avaient été fournis aux citoyens, même si leur semaine de travail avait été réduite de 40 à 35 heures.

Une telle réduction des heures travaillées est l'équivalent d'une réduction de un huitième du nombre d'emplois, soit 28 sur 230, plafond que vous avez vous-même accordé.

Je lis dans LE SOLEIL du 6 mars que « Maman » Boucher a conclu une entente avec les cols bleus ; je m'attendais à trouver les résultats de l'excellente gestion dont vous vous félicitez régulièrement. Or quelle ne fut pas ma surprise de lire que « l'employeur accepte d'engager immédiatement 10 travailleurs auxiliaires, ce qui portera l'effectif à 231 employés ». Si la ville avait vraiment besoin de 231 employés, pourquoi tout ce cirque autour de vos grands talents de gestionnaire qui doit réduire le nombre de « cols bleus » pour répondre aux besoins de la ville, et votre hargne qui a obligé le syndicat à s'adresser à un arbitre pour faire valoir ses droits ; mais si vos déclarations antérieures ainsi que vos paroles de lundi n'étaient pas uniquement de la loquacité, pourquoi avoir accepté d'engager 10 employés additionnels, ce qui implique qu'il y a présentement 221 cols bleus pour occuper les 215 postes du nouveau plancher d'emploi ?

Il est grand temps que la population de Sainte-Foy réalise que la revue « L'Actualité » a eu raison d'écrire, dans le numéro du 15 avril 1995, que la ville de Sainte-Foy est si mal administrée qu'elle méritait le cinquième rang, sur ce point, parmi les 50 plus grandes municipalités du Québec.

Robert Grégoire  
Sainte-Foy

#### Les adeptes du patin à roues alignées protestent

(Lettre à la Commission des champs de batailles nationaux)  
À la suite du sondage paru dans LE

SOLEIL du 2 mars, nous aimerions exprimer notre indignation face au sort réservé aux adeptes du patin à roues alignées sur les Plaines d'Abraham. La Commission ne semble pas avoir bien compris les raisons poussant les amateurs de ce sport à utiliser les Plaines et, par conséquent, les modalités à apporter pour en permettre la pratique.

Tout le monde s'entend pour dire que les Plaines d'Abraham offrent un paysage magnifique, encore plus l'été. Alors, la pratique d'activités en plein air, comme le patin à roues alignées, se fait dans un climat agréable. Mais, étant nous-mêmes amateurs de cette discipline, nous sommes en droit de constater que les Plaines sont surtout utilisées comme voies d'accès de Sillery vers Québec et vice-versa. La circulation y est beaucoup moins dense et moins dangereuse que sur le boulevard Laurier.

C'est pour notre sécurité que nous utilisons les Plaines et ce n'est pas une piste circulaire pavée qui nous la garantirait, car elle ne nous permet pas d'atteindre une quelconque sortie. Croyez-vous vraiment que l'on arrivera de partout, chaussures aux pieds et patins dans les mains, pour ensuite chasser patins sur le bord de la piste, faire quelques tours et ensuite renfiler nos souliers pour repartir après ? Le patin à roues alignées est présentement utilisé comme moyen de transport et sa place doit être garantie telle quelle.

La dernière phrase dans le texte du sondage témoigne de votre mauvaise foi dans le dossier. « Si l'idée de cette piste ne répond pas aux attentes de la population, la Commission n'entreprendra pas ce projet et la pratique du patin à roues alignées de façon régulière ne pourra se faire sur les Plaines d'Abraham ». En d'autres mots, c'est ça ou rien. C'est cette piste de 1 km, non sécuritaire pour les enfants jouant à proximité et pas plus pour les équipes jouant à l'intérieur gazonné, ou l'on ne fera rien. Point final.

Donc, après avoir évalué que ce projet ne règle rien, voici quelques dispositions que nous proposons en tant qu'utilisateurs : interdire la circulation automobile sur les Plaines (excepté pour les véhicules de sécurité, les calèches et les minibus touristiques), sauf aux endroits où elle est essentielle, ou bien tolérer la pratique

du patin à roues alignées sur les pistes cyclables des Plaines ou bien créer des voies réservées uniquement aux adeptes du patin à roues alignées ou bien tolérer purement et simplement la pratique de ce sport.

Olivier Gateau  
Patrice Gaucher  
Guillaume McKinnon  
Jean-Philippe Cipriani  
Sillery

#### Tabac et restaurants

(Réactions à l'éditorial de Jean Martel du 7 février intitulé « Les restaurateurs ne veulent pas jouer les policiers »)

Bien sûr qu'il serait plus gentil de ne pas déranger dans les restaurants et les salles où on voit une affiche interdisant l'usage du tabac, les gens en général s'y soumettent sans rouspéter.

Pourtant, dans les cinémas, théâtres, auditoriums, arènes, salles de conférences, bibliothèques, etc., l'interdiction de griller existe depuis toujours et personne ne s'en formalise ni ne se sent frustré. Là où on voit une affiche interdisant l'usage du tabac, les gens en général s'y soumettent sans rouspéter.

Je suis assez certain qu'il n'y a qu'un petit pas à faire pour que l'interdiction de fumer dans les restaurants soit assez bien acceptée. Cependant je crois qu'en citoyens intelligents et respectueux de l'espace d'autrui, les fumeurs s'y soumettraient comme ils le font dans les endroits où l'on ne peut fumer. Mais si on attend un consensus de leur part, on risque fort de ne jamais y parvenir.

Les statistiques concernant les 90 pays et les 41 États américains qui ont légiféré en ce sens sont certes révélatrices de la part de ceux et celles qui ont en mains les destinées, la santé et le bien-être de leurs citoyens. Elles nous démontrent bien que nous avons un rattrapage important à faire dans ce domaine, et si ces pays et États ont pris ce virage important, ce n'est pas l'effet du hasard, c'est la volonté d'une majorité de citoyens (tout comme ici d'ailleurs) et de gouvernements responsables qui ont à cœur la santé des leurs.

Alors, monsieur le ministre Rochon, qu'attendez-vous pour agir ? Il serait grand temps que l'on cesse de s'asseoir entre deux chaises afin de régler ce problème primordial.

Roger Roussel  
Charlesbourg

## Vers les États-confettis: l'appât du gain d'abord



Raymond Giroux

### NOTES DE LECTURES

classiques : Arménie contre Azerbaïdjan, Équateur contre Pérou, mais qui s'en souvient ? Les autres s'inscrivent au registre des soulèvements décrits comme séparatistes ou insurrectionnels, donc tous plus déplora-

bles et injustifiés les uns que les autres.

Certaines de ces révoltes nationalistes, pourtant, donnent des signaux contraires aux souhaits de cette communauté de politologues réunis par Pascal Boniface, directeur de l'Institut de relations internationales et stratégiques. Ainsi, Jacques Lévesque, de l'UQAM, reconnaît que le déclenchement de la guerre en Tchétchénie relève d'une grossière erreur de Boris Eltsine, à la recherche d'un succès facile pour assurer son pouvoir.

Résultat : l'armée russe se retrouve démolée, balkanisée, révoltée contre des autorités qu'elle juge responsable de son discrédit. Le désastre politique en cours, ajoute Lévesque, se révèle le plus grave encore. « Il apparaît impensable, écrit-il, que Eltsine puisse remporter une élection démocratique ».

Cette éventualité signifierait en soi la

fin de l'expérience démocratique russe. Le premier président élu au suffrage universel ne pourrait alors transmettre son pouvoir par la voie des urnes. Petit problème, toutefois : tout indique qu'une élection vraiment libre donnera les clés du Kremlin au candidat communiste actuellement favori de tous les sondages, Guennadi Ziouganov, un pur produit de la machine du parti.

Le cas tchétchène complique la vie de Pascal Boniface, dont *La Volonté d'impulsion*\*\* se veut une charge à fond de train contre la multiplication de ce qu'il appelle les États-confettis aux dépens des grands idéaux internationalistes et fédéralistes. Boniface ne voit rien de bon à ce phénomène né de l'après-communisme.

Dans le cas soviétique comme ailleurs, soutient-il, « ces mouvements n'auront qu'un point commun : ils se fe-

ront en fonction de l'intérêt à court terme de différentes entités ». Les Tchétchéniens auront raison de sourire de cette analyse économique de leurs revendications.

Le politologue regrette le bon vieux temps où « dans leur sagesse », les États s'opposaient à toutes les sécessions sans exception. Il vise particulièrement dans sa mire deux exemples précis, un réel et l'autre, potentiel, soit la Slovaquie et le Québec.

Dans le premier, et sans doute dans le second aussi, il se demande qui pouvait bien menacer l'identité slovaque, qui menaçait leurs droits nationaux. Pour conclure prosaïquement à une revendication économique de riches qui ne veulent plus partager leur richesse avec les autres yougoslaves moins nantis.

Sur le Québec, il s'inspire des écrits de Stéphane Dion, maintenant minist-

tre fédéral, pour conclure au plus total mercantilisme du nationalisme québécois. La question de l'indépendance tient plus de la recherche d'un plus haut niveau de vie, notamment grâce au libre-échange, qu'à la sauvegarde d'une identité perdue. Les Québécois ont simplement jugé le prix de la souveraineté trop élevé pour l'instant.

Boniface dénonce en introduction le triomphe du manichéisme et la « disneylisation » des relations internationales, où les plus grands esprits en arrivent à classer les acteurs internationaux en deux catégories, les bons et les méchants. Il se sera lui-même pris au piège.

\* Boniface, Pascal, directeur. *L'Année stratégique 1996*. Éditions IRIS/Arléa, 240 pages.

\*\* Boniface, Pascal. *La Volonté d'impulsion*. Éditions du Seuil, 208 pages.

# OPINIONS

## Vingt ans après...

Comme il y a vingt ans, la métropole a un nouveau stade. L'un, olympique, conçu par un architecte étranger, mit la province dans un grand trouble dont elle n'arrête pas de se sortir, à coups de taxes sur les cigarettes. Comme il y a de moins en moins de fumeurs, cela prend de plus en plus de temps. Le petit dernier, dessiné par des architectes de souche, est payé d'avance avec les profits anticipés d'un marchand de bière.

Ce n'est plus l'État qui érige un « monument », c'est le secteur privé qui nous offre un « temple ». Autrefois on distribuait des « médailles » aux « dieux » du stade, aujourd'hui on célèbre la « Sainte » Flanelle.

Le sport est une religion qui nous guérit de nos malheurs et réconcilie les pires ennemis. Même nos chefs se croient obligés de nous dire qu'eux aussi, dans leur jeunesse, ont pratiqué le hockey dans quelque ligue mineure.

Et comme il y a vingt ans, un grand « Sommet » suivra la fête où ministres, patrons, chefs syndicaux et activistes de tout poil se renverront les factures en parlant de « solidarité ». Quelqu'un osera-t-il, ce soir ou demain, rappeler que l'allocation hebdomadaire d'un jeune assisté social suffirait à peine à payer un siège « Prestige », dans les six premières rangées du nouveau Centre Molson où les notables étaient

assis samedi soir? Je sais, ça n'a pas de rapport...

« Sommet économique », « Conférence sur le devenir social et économique », qui a dit : « À peine étions-nous assermentés, on venait nous apprendre que la Ville de Montréal devrait renflouer sa situation financière au moyen d'une taxe spéciale? Ou bien : « Les ministres des Finances, puis les premiers ministres, se relayaient à Ottawa pour démêler l'écheveau le plus inextricable qui soit en matière de relations fédérales-provinciales, celui des accords fiscaux? Ou bien encore : « Un groupe de travail est constitué afin de déclencher dans les plus brefs délais ces programmes de création d'emplois dont le taux de chômage souligne dramatiquement la nécessité? »

Non, ce n'est pas Lucien Bouchard! C'était René Lévesque au lendemain, ou presque, des grandes fêtes inaugurales du nouveau stade. Le programme de création d'emplois s'appelait « OSE », pour Opération solidarité économique. Bouchard aussi « ose »! C'est fou ce que les jeunes gouvernements, surtout lorsqu'ils découvrent l'ampleur du défi qu'on vient de leur confier, ont l'audace facile.

Mais la comparaison s'arrête là. Le Manoir où s'était tenu le premier Sommet est devenu un casino, le seul en-



Michel Vastel



Paul Desmarais (à gauche), accompagné de Louis Laberge et de René Lévesque, s'était rendu aux devantes des manifestants de la Wayagamack massés devant le Manoir Richelieu, en mai 1977.

Savard à 5\$ la minute : vive Intermax!

Le premier Sommet, comme tous les autres qui ont suivi, y compris celui de cette semaine, marquent si peu l'histoire qu'il n'en resta même pas une ligne dans les 521 pages de « Mémoires » de René Lévesque. Et bien peu se souviennent que derrière le photographe qui a fixé sur la pellicule la rencontre « historique » entre Lévesque, Paul Desmarais et Louis Laberge, il y a une centaine de grévistes de la Wayagamack, du Cap-de-la-Madeleine, filiale de Consolidated Bathurst, elle-même filiale de Power Corporation, en train de perdre leur emploi. Si Lévesque et Laberge sourient, c'est parce que Paul Desmarais vient de remercier les grévistes d'être venus à Pointe-au-Pic en autobus Voyageurs... propriété de Power Corporation.

Paul Desmarais était déjà assez gros pour ne jamais perdre d'argent. Aujourd'hui, la globalisation des marchés lui a permis de se délester des canards boiteux des pâtes et papiers et des transports par autobus. Il boude à Londres. Son fils, André, dresse les plans d'une résidence secondaire à Shanghai. Et la famille a fermé son manoir de Charlevoix.

Quant à Louis Laberge, il a pris sa retraite. Lucien Bouchard ne sera pas tenu, comme Lévesque, de dénoncer

« les Cassandres professionnels qui se tuent à nous prédire que l'apocalypse est pour demain si le système n'est pas immédiatement cassé. » Yvon Charbonneau aussi s'est retiré, après avoir dénoncé les capitalistes... Il s'est retiré sur les banquettes du Parti libéral de Daniel Johnson, ancien vice-président de Power Corporation!

L'État n'est plus : il déleste. L'État-providence fédéral, qui représentait plus du tiers des recettes du gouvernement du Québec en 1977, ne compte plus que pour un cinquième des revenus de Bernard Landry. Alors l'État-Provigo de la province déleste à son tour, dans la cour des municipalités. Et vive l'État-Lavalin, prêt à péager les autoroutes, à fournir l'eau et à nettoyer les égouts.

Les syndicats, quant à eux, ne revendiquent plus : ils défendent les acquis. Gageons qu'on parlera beaucoup de l'article 45 du Code du travail à Québec cette semaine. Les syndicats veulent son renforcement pour protéger les droits des travailleurs lorsque leur entreprise change de main. Mais si Pierre Bourque ne rêve pas trop dans ses plantes vertes, lui aussi demandera des modifications à l'article 45, dans l'autre sens, pour libérer les acheteurs des services municipaux des obligations de conventions collectives archaïques.

La grande différence entre 1977 et 1996, c'est qu'on ne parlera plus de Fonds de solidarité, mais de fonds de tiroirs...

## Redéfinir notre pacte social et les moyens d'y parvenir

Extraits du document de réflexion que le gouvernement du Québec a publié en vue de la Conférence sur le devenir social et économique du Québec du 18 au 20 mars

Rééquilibrer les finances publiques, c'est ultimement réduire le niveau d'endettement du gouvernement. Pour atteindre cet objectif, nous devons convenir que la première condition à satisfaire est de respecter l'échéancier fixé pour éliminer le déficit des opérations courantes. Les solutions à apporter relèvent à la fois d'une révision en profondeur des services offerts à la population et d'une révision du régime fiscal.

### REMODELER LES SERVICES PUBLICS

Déjà, le système de santé subit de profonds changements afin de mieux répondre aux besoins de la population québécoise et ce, à meilleur coût. La réflexion sur l'avenir de notre système de santé et de services sociaux devra se poursuivre dans une perspective d'ensemble sur les diverses conséquences de l'universalité, de la gratuité et de la couverture des services. On aurait notamment intérêt à identifier divers moyens de fournir à moindre coût les services et de mieux contrôler la consommation des services de santé.

Les États généraux sur l'éducation canalisent une bonne partie des réflexions qui doivent être menées sur le système d'éducation. Il serait utile de

s'interroger sur le type de changements qu'il faut envisager pour que le système d'éducation réponde mieux, et à moindre coût, aux besoins de notre société. Il apparaît également nécessaire de rechercher les moyens pour accroître le nombre de diplômés et de jeunes en formation professionnelle.

Revoir les services offerts à la population

De plus, les questions relatives au financement des établissements d'enseignement devraient être examinées attentivement. Il apparaît utile d'aborder la question de la diversification des sources de financement des établissements d'enseignement postsecondaire.

Les coûts élevés du système de sécurité sociale et l'incapacité de celui-ci à répondre aux nouveaux besoins nous obligent à repenser certains de ses programmes. Il faudrait notamment s'assurer qu'il y ait un meilleur équilibre entre le revenu de base garanti et le degré d'incitation au travail.

### REVOIR LE RÉGIME FISCAL

La révision du régime fiscal doit s'orienter autour de deux grands thèmes : l'équité et l'efficacité.

La société québécoise profiterait notamment d'une révision du niveau de taxation et d'un meilleur partage du fardeau fiscal entre les contribuables. De plus, certains considèrent que les

taxes sur la masse salariale et la taxe sur le capital nuisent fortement à la création d'emplois et à l'investissement. Cette question devrait être examinée en profondeur. Il faudrait également se pencher sur les moyens à utiliser pour contrer le travail au noir et réduire l'évasion fiscale.

### RELANCER L'EMPLOI

Relancer l'emploi, c'est redonner à un grand nombre d'exclus la dignité, l'utilité sociale et la responsabilité dont ils se sentent privés. La situation insatisfaisante de l'emploi et du chômage nous interpelle tous et toutes afin d'identifier des pistes d'actions concrètes.

Le Québec doit se doter, dans le domaine de la main-d'œuvre, d'une politique active qui répondrait aux besoins locaux et régionaux du marché du travail.

Il faut également augmenter la capacité des personnes d'occuper un emploi en misant sur l'éducation et la formation. Il apparaît primordial de rechercher ensemble des façons d'améliorer la persévérance et la réussite scolaires de même que le nombre de diplômés. Une attention spéciale devrait être accordée aux jeunes qui fréquentent l'école secondaire, particulièrement ceux qui ont choisi une formation professionnelle.

Nous devons de plus renforcer les incitations individuelles à travailler, en faisant notamment en sorte que la personne qui occupe un emploi soit

toujours significativement mieux rémunérée que celle qui bénéficie de l'aide sociale ou de l'assurance-chômage.

### FAVORISER L'EXPANSION DE L'EMPLOI

En ce domaine, le rôle premier de l'État consiste à créer, par ses politiques, un environnement favorable à l'entrepreneuriat, à l'innovation et à la création d'emplois. Il faudrait aussi que le gouvernement revoie ses interventions auprès des entreprises pour s'assurer que l'aide accordée est justifiée et que les objectifs de développement économique poursuivis sont atteints.

Il faut simplifier les rapports entre le gouvernement et les entreprises et réduire la lourdeur et la complexité du cadre réglementaire et administratif et porter une attention particulière au rôle du gouvernement dans l'aide au démarrage d'entreprises, dans l'expansion des exportations et dans la prospection des investissements étrangers.

Par ailleurs, on remarque que l'emploi autonome est en forte croissance. Il faut s'interroger sur le rôle que l'État et les institutions financières peuvent jouer dans son développement.

Il faut développer le secteur communautaire et l'économie sociale. Essentiellement, il s'agit de favoriser la création et l'expansion d'entreprises offrant des « services de proximité »

(entretien ménager, aide-domestique, gardiennage d'enfants ou de parents âgés, etc.) Il faut également s'interroger sur les meilleurs moyens d'encourager les initiatives des groupes communautaires et de stabiliser leurs sources de financement.

Il faut repenser le temps de travail dans une perspective de réaménagement et de réduction.

Plusieurs de ces formules présentent l'avantage de permettre, d'une part, aux entreprises d'utiliser plus efficacement leurs capacités de production en les adaptant davantage aux variations de la demande et, d'autre part, d'offrir aux travailleurs la possibilité de mieux concilier leurs responsabilités familiales et professionnelles, tout en libérant des emplois pour les jeunes.

### La situation insatisfaisante de l'emploi nous interpelle

### UN PREMIER PAS...

La Conférence sur le devenir social et économique du Québec est le premier pas d'une démarche visant à revoir notre pacte social et à convenir avec l'ensemble des Québécois et Québécoises, des moyens d'y parvenir. Cette conférence sera un succès si nous reconnaissons avec réalisme nos problèmes, si nous sommes capables ensemble de concevoir une démarche commune qui nous amènera, l'automne prochain, à la redéfinition de notre pacte social.

## Grand Am GTS 1996

# 16 996\$\*

## Et le rêve devient réalité.

- Aileron arrière
- Moteur 2,4 L 16 soupapes de 150 chevaux
- Boîte automatique à 4 rapports avec surmultipliée
- Freins ABS aux quatre roues
- 2 sacs gonflables
- Système antivol PASSLock

PONTIAC  
BUICK  
GMC

GM

LA PASSION DE CONDUIRE

L'Association marketing des concessionnaires Pontiac Buick GMC du Québec. \*Offre d'une durée limitée, réservée aux particuliers, s'appliquant aux véhicules à portes de base neuves 1996 en stock comportant l'ensemble des équipements décrits ci-dessus. Photo à titre indicatif seulement. Roues d'origine en option. Préparation incluse. Transport 205 \$ et taxes en sus. L'Assurance Routière et la Garantie GM TOTAL™ sont offertes sur tous les véhicules neuves Pontiac Buick GMC 1996 pour une durée de 3 ans ou 60 000 km selon la première éventualité. Visitez votre concessionnaire participant pour tous les détails.

## QUESTIONS D'ARGENT

## 6 milliards \$ dans les fonds REER en février

TORONTO (PC) — Les Canadiens ont investi plus de 6 milliards \$ dans les fonds communs de placement en février, le deuxième meilleur mois qu'ait jamais enregistré cette industrie.

La saison des REER est tombée cette année au moment où les taux d'intérêt sur les certificats de placement garantis étaient bas et que les bourses new-yorkaises et torontoise affichaient des hausses remarquables.

« Nous sommes en pleine période de faiblesse des taux d'intérêt », a déclaré l'analyste en matière de fonds mutuels Dan Richards. « Où donc voulez-vous qu'aille l'argent ? »

Les certificats de placement garantis offraient un rendement s'établissant aux alentours de 5% cette année, tandis que la Bourse de Toronto connaissait neuf journées records au tout début du mois de février.

« Chaque fois que pareille situation se produit, l'argent se déplace des CPG vers les fonds », a noté Darcy Mountjoy, un conseiller en fonds communs de placement d'Edmonton.

La dernière fois que les choses ont été aussi bonnes c'était en février 1994, un autre mois qui a suivi une excellente performance des marchés de changes. Cependant, vers la fin de 1994, les fonds mutuels avaient chuté sensiblement à la suite d'une vague de ventes.

Les fonds communs de placement canadiens figuraient parmi les valeurs les plus courues en février, permettent de constater les chiffres publiés vendredi par l'Institut des fonds d'investissement du Canada. Ces fonds ont crû pour s'établir à près de 42 milliards \$ à la fin février, comparativement à 36 milliards \$, en janvier.

## Achetez un Power Mac 7200 ou 7500 et profitez de notre plan spécial.

### Power Macintosh 7200/75

- 8 Mo de mémoire vive
- Disque dur de 500 Mo
- Moniteur 14" couleur
- Clavier / Souris

Ensemble à partir de

**82\$ / mois\***



### Notre plan PME\*

- Trousse de logiciels pour la PME
- Taux de 7,9% pour la première année

Pour un temps limité, profitez d'un taux réduit sur les 12 premiers mois de votre financement. Informez-vous!

on gagne à tout coup chez

# Click!

2786, chemin Sainte-Foy, Sainte-Foy (418) 654-0506

DIVISION DÉTAIL DE MICRO LOGIC

\* Valable pour les entreprises. Sujét à approbation du crédit, détails en magasin, applicable sur produits sélectionnés. Photo à titre indicatif seulement. † Basé sur une location de 36 mois, taxes en sus. Apple et le logo d'Apple sont des marques déposées d'Apple Computer, Inc. © 1995 Apple Computer, Inc.



**NOUVELLE**

**Mazda Protegé SE 1996**

# TOUT CE QUI EST PETIT, C'EST LE PRIX.

La toute nouvelle Mazda Protegé SE vous offre le meilleur rapport qualité-prix sur le marché.

Remarquez ce que vous obtenez comme équipement standard : siège arrière rabattable 60-40, volant inclinable, essuie-glace à balayage intermittent et radio AM/FM stéréo avec lecteur de cassette et 4 haut-parleurs.

Côté mécanique ? Un moteur nerveux de 1,5 litre à 16 soupapes DACT et direction assistée - elle tourne sur un 10 c ! - suspension arrière à double bras trapézoïdal brevetée et barre stabilisatrice avant.

Et non seulement il s'agit de la voiture la plus spacieuse de sa catégorie... non seulement elle est économique à l'achat... mais de plus, elle est fiable et consomme très peu d'essence.

Voyez la nouvelle Protegé SE chez votre concessionnaire Mazda.

Une voiture de qualité. Faites pour durer !

**13 895\$\***  
PDSF

Les concessionnaires Mazda du Québec

**mazda**

EMPORTE-MOI

\* Ce prix est valable sur les Mazda Protegé SE 1996 (modèle D4XJ56A000) et s'adresse aux particuliers. Il n'est applicable qu'aux modèles en stock chez les concessionnaires Mazda. Transport, préparation, immatriculation, assurances et taxes en sus. Le concessionnaire peut vendre moins cher. Les véhicules en magasins peuvent différer de celui illustré ici. Voyez votre concessionnaire pour connaître les détails et conditions.