

QUESTIONS D'ARGENT

SUR LES MARCHÉS

Euphorie et marché sélectif

Des rumeurs circulent dans les milieux financiers américains à l'effet que les statistiques nationales calculant l'indice des prix à la consommation exagèrent l'importance de l'inflation?

Il n'en faut pas plus pour que des investisseurs spéculent sur la possibilité

que les taux d'intérêt de court terme baissent aux É.-U. et suivent le mouvement enregistré au Canada.

Le marché américain est le seul au monde où on voit de la pla-

ce pour une réduction des taux comme M. Alan Lamb, vice-président de RBC Dominion valeurs mobilières à Québec (anciennement de Richardson Greenshields).

Et on doit s'attendre à ce que, au Canada, les taux d'intérêt demeurent bas pendant au moins un an et ne constituent pas un facteur important dans le marché des actions.

Le support de la croissance des indices boursiers doit plutôt venir des bénéfices des entreprises que d'un affaiblissement supplémentaire des taux d'intérêt, dit-il.

MARCHÉS SÉLECTIFS

Dans cette optique, les marchés deviennent de plus en plus sélectifs, même si l'ensemble des secteurs performe bien sauf ceux des aurifères et des pétroles et gaz.

Dans le sillage de l'euphorie post-électorale aux États-Unis, M. Jean Laroche, conseiller chez Nesbitt Burns fait remarquer que la hausse de 85 points de l'indice boursier torontois TSE300, mercredi, représente le plus fort gain depuis celui du lendemain du référendum québécois.

L'optimisme des investisseurs étrangers face au contexte économique canadien est à son sommet poussant notamment à la hausse le secteur des services publics.

Et le sous-indice des services financiers a continué de monter pour maintenant enregistrer un gain de 49% depuis le début de 1996.

L'ACCALMIE

Devant cela, M. Lamb ajoute qu'il vaut mieux ne pas perdre les pédales et attendre une accalmie pour acheter ces titres qui, compte tenu des perspectives qui demeurent très bonnes, ne sont pas exposées à une correction.

Au sommet atteint par les banques, M. Claude Auger, représentant de Lévesque Beaubien Geoffrion à Québec, s'attend pour sa part à ce que les titres puissent être affectés par des prises de profit.

Voir MARCHÉS en B2 ▶

Le huard poursuivra son vol

Les marchés étrangers raffolent de notre devise

VALERIE LAWTON
Presse canadienne

■ TORONTO—Le huard est devenu la coqueluche du marché monétaire international. «C'est une situation cocasse», commente Peter Drake de la Banque Toronto dominion. «Et ce qui est cocasse ce n'est pas que le dollar canadien monte continuellement, mais, bien plutôt, pourquoi il en est ainsi.

«Le dollar progresse sans cesse parce que nous avons agi correctement au plan financier, au Canada, voilà pourquoi le huard est en hausse, ajoute M. Blake, l'économiste en chef de la TD.

Selon lui, les cambistes, partout à travers le monde, ont acheté des dollars canadiens après avoir constaté que la santé financière du pays est saine.

De fait, le huard a franchi le cap des 75 cents, la semaine dernière pour la première fois depuis quelques années. Les plus optimistes prédisent que le mouvement va se poursuivre et qu'il

ne serait pas surprenant de le voir atteindre les 76 cents, possible-ment 77 cents, avant la fin de la prochaine année.

Cet optimisme est toutefois pondéré par la volonté de la Banque du Canada de contenir l'inflation en imposant de nouvelles réductions de taux. Lorsque le dollar devient plus fort, explique Steve Saldanha du Canada Trust, cela a un répercussion négative

sur l'économie canadienne puisque nos entreprises deviennent moins concurrentielles sur les marchés d'exportation.

Lorsque cela se produit, la Banque du Canada réduit encore les taux pour relancer l'économie. Or, des taux plus bas découragent les étrangers d'investir au Canada et c'est le dollar qui subit le contrecoup.

Le huard a atteint un sommet de 80 cents, en 1991 et n'a cessé de couler depuis. Cette fois, il semble que le fond du baril a été atteint et que la situation est en voie de se retourner, conclut M. Saldanha.

La
séparation
n'est plus
une menace
dans
l'immédiat



Louis
Tanguay

L'AUTOMOBILE

Les ventes de Mazda continuent à diminuer de façon inquiétante

■ QUÉBEC—La compagnie Mazda cherche à conjurer le sort qui l'empêche de redresser ses affaires. Son volume de ventes diminue de façon inquiétante depuis au moins deux ans, mais la réaction du constructeur ne semble pas très évidente. Pourtant, la qualité est loin d'être mise en cause.

Mazda a dû dégarnir sa berline compacte Protégé pour en tirer une version à prix plus abordable. Elle en a grandement besoin pour offrir une voiture d'entrée dans la famille, une voiture à gros volume, pouvant constituer le pain et le beurre. Il lui faut suffisamment de ressources pour la recherche et le développement de nouveaux modèles et de véritables améliorations aux produits actuels pour s'ajuster à la concurrence. En 1997, peu de changements significatifs sont apportés dans sa gamme.

Aux États-Unis, les ventes sont passées de 282 799 en 1994, à 223 711, l'an dernier, selon les chiffres d'Automotive News. Celles de la Protégé, sont tombées de 93 716 à 62 849. Mazda réussit mieux avec la Cronos 626, son meilleur vendeur.

Au Canada, même phénomène quasi dramatique. La compagnie a vendu 25 325 voitures l'an dernier, 30 000 de moins qu'en 1993. Depuis le début de l'année 1996, le mouvement se poursuit. Dans les neuf



La Protégé SE, une voiture d'entrée dans la gamme Mazda.

premiers mois, les ventes ont atteint seulement 19 873, soit 1471 de moins que durant la période correspondante en 1995.

Il y a eu des changements à la direction de la compagnie japonaise depuis que Ford a pris le contrôle. Il faudra attendre de voir quelles mesures seront prises pour relancer le commerce.

LA PROTEGÉ

Esthétiquement, la Protégé n'a pas vraiment une personnalité très excitante. Elle est sympathique et sobre, mais on pourra déceler des traits communs avec d'autres de sa catégorie. Elle est offerte en deux versions, la SE, celle prêtée pour un essai, et la LX, généralement mieux pourvue. La LX 1997 se détaille environ 17 500\$ (transport et préparation compris). Donc, pour ro-

gner 2000\$ du prix de vente, on a choisi une cylindrée plus petite, des jantes de 13 pouces au lieu de 14 et quelques accessoires sont effacés de la liste. Pas de régulateur de vitesse et les sacs gonflables ont été sacrifiés. Il reste toutefois une direction à assistance variable, le volant inclinable et un lecteur de cassettes.

On note certains détails plus négligés, comme les pare-soleil de qualité médiocre, sans miroir de courtoisie.

Dans la SE, trois options sont inscrites dans le catalogue, soit la transmission automatique et les coussins gonflables. Il y a également la climatisation qu'on retrouve dans un groupe d'options, incluant des jantes de 14 pouces. Une fois ces options ajoutées, il ne manquerait plus en réalité que le moteur 1,8 litres.

À l'intérieur, l'aspect monotone de l'agencement et les tons sombres refroidissent l'habitacle. Si l'accueil n'est pas très chaleureux, on constate toutefois que l'aménagement des commandes est fort bien réussi. Elles sont bien placées et très accessibles. On retrouve un vrai coffre à gants et de l'espace de rangement.

Le coffre arrière est fort spacieux pour les besoins d'une petite famille. Le confort des sièges se situe dans la bonne moyenne et quatre passagers ne se sentiront pas trop à l'étroit. L'insonorisation de l'habitacle laisse un peu à désirer comme c'est le cas dans plusieurs voitures rivales.

AUTRES INFORMATIONS

- ESSAI ROUTIER Page B4
- FICHE TECHNIQUE Page B4

CONDUISEZ CONTENT... SANS COMPTANT



Aerospport 1997
7A801
Air climatisé, radiocassette AM-FM, transm. automatique surmultipliée, 2 sièges Capitaine (7 passagers) et + encore.
PDSF 22-041\$
397\$/mois*
Le plan 24 mois



Windstar 1996
6W220
V6, 3,8 litres, climatiseur auxiliaire, 4 sièges Capitaine, roues d'aluminium et + encore.
PDSF 30-397\$
456\$/mois*
Le plan 24 mois



Expedition "XLT" 1997
7P902
V8, 4,6 litres, ensemble de remorquage, air climatisé, groupe électrique, radiocassette AM-FM stéréo Hi-Fi et + encore.
PDSF 43-600\$
686\$/mois*
Le plan 24 mois



Explorer "XLS" 1997
7X303
4 portes, 4x4, air climatisé, transm. automatique surmultipliée, groupe électrique, roues d'aluminium, régulateur de vitesse, V6, 4 litres et + encore.
PDSF 35-685\$
517\$/mois*
Le plan 24 mois

50 ans
Montcalm Automobiles Inc.

901, 1re Avenue 529-2131

Illustration à titre indicatif

200004

PARLONS FRIC

Le suivi de vos fonds d'investissement

M. Côté, de Québec, se demande « s'il a bien choisi ses fonds pour avoir de bons rendements ». Il veut aussi savoir s'il existe un classement des fonds disponibles sur le marché.

Volontairement, nous n'identifions habituellement pas les distributeurs des différents produits financiers faisant l'objet de vos questions. Fidèles à cette politique, nous lui répondons plutôt en discutant de certains outils qui lui permettront d'assurer le suivi de ses fonds et de prendre rationnellement à leur égard les décisions pertinentes.

STATISTIQUES FINANCIÈRES

En vous portant acquéreur d'unités de fonds d'investissement, vous franchissez la frontière séparant l'épargnant de l'investisseur. Vous devriez commencer à vous intéresser davantage à l'actualité économique. Par exemple, vous pourriez vous abonner à un périodique financier publiant notamment les statistiques mensuelles complètes du marché. Ces tableaux

contiennent une multitude d'informations essentielles à votre suivi périodique. Tout comme lors de leur acquisition, nous recommandons l'examen des rendements à long et à court terme pour en suivre les tendances. Vous y retrouvez aussi des données très intéressantes sur le rendement de chaque catégorie: le plus haut, le plus bas et le rendement moyen par période.

En plus des rendements, vous y trouverez aussi la valeur liquidative (cote) à cette date (statistique dont vous pouvez aussi suivre l'évolution dans la plupart des quotidiens). Il faut toujours se rappeler qu'en investissant dans un fonds, nous embauchons une équipe de gestionnaires professionnels.

Vous pourriez procéder à un examen trimestriel sommaire et à une analyse annuelle plus approfondie de vos fonds. Vos différentes constatations devront faire l'objet de discussions avec votre conseiller. Ceux et celles qui utilisent les fonds pour fins spéculatives (bien que nous ne le conseillons généralement pas) devraient effectuer un suivi plus fréquent.

LE RENDEMENT D'UN FONDS

Il est aussi très important de ne pas confondre le revenu et le rendement d'un fonds. Le premier représente le « profit » généré par les gestionnaires. Le deuxième constitue le « retour total » sur votre investissement. Il inclut non seulement le revenu, mais aussi la fluctuation du capital. Il faut bien comprendre le mode de calcul des rende-

ments utilisés dans les tableaux mensuels mentionnés précédemment pour bien les utiliser.

Par exemple, le rendement d'un fonds pour l'année terminée le 30 septembre 1996 tient compte des revenus du fonds durant ces 12 mois et du gain (ou de la perte) en capital d'une unité achetée le 30 septembre 1995 et hypothétiquement vendue à la date du tableau. Une partie du gain (ou de la perte) constitue donc en réalité un gain (ou une perte) sur papier qui se matérialisera ou non selon les conditions qui prévaudront au moment que vous choisirez pour en disposer. Ces explications vous permettront d'interpréter correctement ces données et d'en faire bon usage.

Bien entendu, plus un fonds est jeune, moins l'exercice de comparaison des rendements peut nous éclairer. Dans de tels cas, il faut faire preuve d'imagination, en examinant par exemple les rendements d'autres fonds plus anciens du distributeur utilisant la ou les classes d'actifs en cause, et l'expérience de l'équipe de gestionnaires en la matière. Il faut également porter doublement attention aux rapports financiers du fonds concerné.

RAPPORTS PÉRIODIQUES

L'examen des états financiers nous permet en outre d'examiner la composition du portefeuille à une date donnée selon certains critères: par classes d'actifs, par secteurs, par pays, par échéances (titres à revenus fixes), etc. Vous pouvez aussi en identifier les

titres individuellement. Une surpondération de liquidités par exemple pourrait indiquer que les gestionnaires se positionnent pour profiter d'opportunités prochaines ou de corrections éventuelles sur certains marchés.

Ce genre d'appréciations demande une certaine expérience venant avec le temps et l'expertise de votre conseiller financier. Souvent, il rationalise le travail et évite de poser certains gestes impulsifs (par exemple de vendre au mauvais moment). Enfin, vous devez calculer périodiquement le rendement des fonds de votre portefeuille au moyen de vos relevés de compte. Vous pourrez aussi trouver sur le marché des ouvrages spécialisés traitant des fonds d'investissement.

CLASSEMENT DES FONDS

Malheureusement, il n'existe pas de « classement officiel » des fonds disponibles dans ce domaine en constante évolution. Certains tableaux statistiques établissant un classement de 1 (faible) à 5 (fort), de même que certains ouvrages.

POUR NOUS REJOINDRE
NDLR: Cette chronique est ouverte aux questions des lecteurs. Deux comptables, Jean Courchesne, c.g.a., conseiller en finance personnelle à la Caisse populaire de Charlesbourg et Pierre Juneau c.a., représentant en épargne collective au Groupe financier Concordé, répondent à celles qui sont adressées à: Parlons Fric, Journal LE SOLEIL 925, Chemin St-Louis, Québec G1K 7J6 Fax: 686-3429



Pierre Juneau

Avec la collaboration de Jean Courchesne

MARCHÉS

Pas de presse à encaisser les gains de capital

Suite de la B 1

Les investisseurs, croit par contre M. Lamb, ne sont pas enclins à encaisser à la fin de l'année les gains de capital qui seront imposés dès le mois d'avril. Cette tentation plus forte en début de nouvelle année pourrait être compensée par le réinvestissement des dividendes et par l'argent frais introduit dans le marché par les régimes d'épargne retraite.

Du côté des titres individuels, M.M. Laroche et Auger soulignent les résultats spectaculaires de Teleglobe à son troisième trimestre dominé par la croissance de 330% de son chiffre d'affaires pour les appels acheminés à partir d'une source autre que le Canada.

Avec une croissance du profit net de 47% par rapport à la même période de l'an dernier, le titre s'est retrouvé à plus du double de son prix de janvier, même s'il était en perte de vitesse vendredi. À cause des évaluations conflictuelles des spécialistes, M. Laroche indique toutefois que l'analyste de sa firme n'est pas acheteur de ce titre.

M. Lamb remarque pour sa part que Bombardier a repris du poil de la bête et il y voit encore de la place à une appréciation pouvant justifier un achat pour les investisseurs qui disposent de plus de 15% de liquidités dans leur portefeuille.

BAISSE CHEZ LAIDLAW

La transaction par laquelle Laidlaw veut vendre sa division de déchets solides au géant Allied tarde à se matérialiser et ce retard a fait baisser l'action à 16\$, mais M. Lamb recommande d'y maintenir ses positions.

M. Laroche souligne pour sa part que l'analyste de sa firme a relevé pour une deuxième fois en autant de semaines et cette fois à 7,50\$ le cours cible de l'action d'Air Canada.

Des volumes très élevés de transactions attribués en partie aux déboires de la rivale Canadian Airlines ont fait voler le titre au-dessus des 6\$. Parmi les actions que les investisseurs étrangers identifient favorablement comme typiquement canadiennes, il note celles de Canadian Tire qui, malgré la faible augmentation du dernier bénéfice net de la compagnie, ont vu leur valeur s'accroître de 11% la semaine dernière.

Dans le secteur des bio-technologies, M. Auger signale que le titre de Bjochem a continué de se promener, mais que la firme d'analystes UBS a réitéré sa recommandation avec un cours cible à 70\$ à court terme.

Pendant ce temps, la mise en vente prochaine des premiers titres de la compagnie québécoise Diagnocur a été annoncée à 4\$ pour une unité comprenant une action et un droit de souscription.

M. Laroche attribue pour sa part au manque de nouvelles positives la baisse d'environ un tiers de la valeur du titre d'AEterna et à un manque d'acheteurs le léger repli de celui de Xillix.

Hausse de 330% des appels étrangers chez Teleglobe

On lance la nouvelle SC1 1997 sans tambour ni trompette.

(On ne pourrait pas être à l'écoute de nos clients avec autant de bruit.)

Complètement redessinée, plus d'espace intérieur, panneaux de polymère: à votre avis, avec de telles caractéristiques, avons-nous vraiment besoin d'ajouter des tambours et des trompettes pour lancer la nouvelle SC1 1997?

De toute façon, chez Saturn, nous avons horreur du bruit.



16 028\$+
(Transport 455\$ en sus)



La toute nouvelle Saturn SC1 1997, 249 \$/mois*, location de 24 mois.

* Ces mensualités, basées sur une Saturn SC1 1997 et calculées sur un bail de 24 mois, comprennent le transport (455 \$). Par contre, l'immatriculation, l'assurance et les taxes ne sont pas incluses. À la signature du contrat, un premier versement de 249 \$ (plus taxes), un comptant de 1 725 \$ (plus taxes), ou échange équivalent, ainsi qu'un dépôt de garantie remboursable de 300 \$ vous seront demandés. Pendant la durée du bail, le kilométrage qui vous est alloué est de 48 000 km. Mais chaque kilomètre excédentaire ne vous coûtera que 5¢. En résumé, le coût net capitalisé est de 15 108 \$. À l'expiration du bail - si vous souhaitez garder la voiture - sachez que son prix d'achat sera de 11 208 \$. Voyez votre détaillant Saturn pour un plan de location qui tienne compte du versement initial et des mensualités convenant à votre budget. †PDSF. Les détaillants peuvent fixer un prix moindre.

Pour faire tout autrement

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

SATURN ISUZU DU SAGUENAY
1330, boul. Du Royaume, Chicoutimi
549-3320

VAINCRE SES PEURS CONFÉRENCE



LUCIEN AUGER

Psychologue et auteur

Créateur de l'approche émotivo-rationnelle. La peur fait partie de la vie mais nous empêche parfois de vivre. Pour gérer ses peurs, il faut comprendre les idées qui les font naître afin de vivre sans peur ou anxiété exagérée.

Mercrèdi, 13 novembre, 19h30

Montmartre Canadien

1660, chemin Saint-Louis, Sillery

Membres: 12\$ Non-membres: 15\$

CANITÉ
MONTMARTRE

Réservations et renseignements
418.687.0245

USINE DE SCIAGE

Semaine cruciale pour le projet de 40 millions \$ de la société Kruger

ANNIE ST-PIERRE
Collaboration spéciale

■ BAIE-COMEAU — La semaine sera plus que déterminante pour le projet d'usine de sciage de 40 millions \$ que veut mettre en marche la compagnie Kruger à Baie-Comeau et dont dépend plus de 300 nouveaux emplois.

Des membres de la direction rencontreront des représentants du gouvernement fédéral en vue d'obtenir et de clarifier l'octroi d'un quota à l'exportation de bois d'oeuvre vers les États-Unis qui garantirait l'écoulement d'une majeure partie de la production de cette future usine de la Côte-Nord.

Le vice-président et directeur général de la division bois et forêt chez Kruger, M. Denis Brière, était à Baie-Comeau ce week-end pour prendre part à une rencontre d'une cinquantaine de représentants de l'industrie forestière de la Côte-Nord.

Il soutient que « les négociations vont bon train » avec Ottawa pour l'obtention de cette limite d'expédition des produits du bois d'oeuvre vers le marché américain. « C'est l'élément qui est déterminant dans le projet de Baie-Comeau parce que tout en place, sauf l'attribution des quotas », a-t-il lancé en précisant clairement que la réalisation de cette usine dépend exclusivement du droit d'exporter aux États-Unis plus de la moitié du bois qui sera usinés sur la Côte-Nord.

Comme la plupart des industriels de la forêt, Kruger refuse de dévoiler le contenu de ses demandes à Ottawa et les volumes qui lui ont été octroyés, jusqu'ici, pour l'ensemble des scieries qu'elle exploite. Par contre, M. Brière a laissé entendre que la limite d'exportation exigée devra se situer au-delà de 50 % de la capacité de production de sa future usine nord-côtière, qui est établie 100 millions de PMP (Pied/Mesure/Planche) annuellement.

La position de l'entreprise est plutôt ferme; l'octroi d'un quota d'exportation insatisfaisant pourrait sérieusement compromettre ce projet d'usine dont les retombées économiques sont estimées à 14 millions \$ par année.

Plus de la moitié de la production de la nouvelle usine vendue aux É.-U.

Le représentant de la compagnie souhaite qu'une position soit établie avec Ottawa au cours de la semaine. Ensuite, il prévoit une série de rencontres « pour comprendre le fonctionnement des mécanismes des quotas en fonction de l'évolution de la production de bois d'oeuvre ».

300 EMPLOIS

À Baie-Comeau, cette nouvelle entreprise est souhaitée depuis plus d'un an d'autant plus que son arrivée permettra la création de 300 nouveaux emplois. Kruger détient une réserve d'approvisionnement en résineux de 400 000 mètres cubes dans le secteur du réservoir Manicouagan. Initialement, les propriétaires ont annoncé la construction de la scierie pour la fin de l'année 1996. Par contre, aucun site n'a encore été retenu pour l'aménagement de cette usine de sciage dans la région immédiate de Baie-Comeau.

EN BREF

Entente acceptée chez Ford

Les travailleurs de Ford du Canada se sont prononcés hier, dans une proportion de 93,7 %, en faveur du contrat de travail dessiné la semaine dernière. Les employés, membres des TCA, ont accepté une entente similaire à celles déjà ratifiées chez Chrysler et General Motors. Les nouvelles ententes ont démontré que « si les travailleurs restent unis, ils peuvent réaliser des progrès malgré les compressions et les restructurations en cours dans les secteurs privé et public », a estimé le président des TCA, Buzz Hargrove. En vertu du nouveau contrat, quelque 50000 travailleurs de Ford bénéficieront d'une protection contre la sous-traitance au cours des trois prochaines années et d'augmentations de salaires de 2 % par année pendant la durée du contrat. En outre, l'indemnité de vie chère fournira une augmentation totale de 10 % d'ici la fin du contrat, ainsi que 10 jours chômés et rémunérés additionnels. Le syndicat a dit s'attendre à ce que plus de 300 emplois soient créés chez Ford grâce à cette période chômée et rémunérée. (PC)

Canadien International: coupes de 10% ou fermeture

Il n'existe qu'une seule alternative à la réduction des salaires de 10 % pour les employés des Lignes aériennes Canadien International, selon le président de l'entreprise, Kevin Benson. Cette alternative se résume en quelques mots: fermer la compagnie. « Si les employés décident de ne pas coopérer, alors nous allons entreprendre les mesures de façon digne et ordonnée pour fermer la compagnie. Il ne s'agit pas d'un bluff. Il n'existe pas de plan B », a déclaré dans une interview M. Benson, au début de la fin de semaine. (PC)

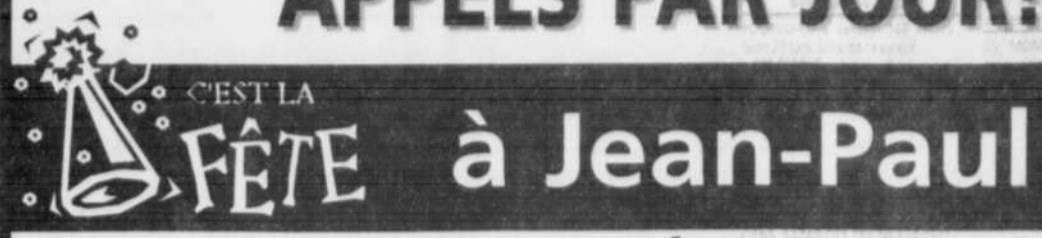
Magasin de location-vente contesté par l'État

Le gouvernement français a sommé hier Crazy George's, le premier magasin en France basé sur la location-vente, d'améliorer l'information des clients sur ses conditions de ventes, ce qui devrait obliger l'établissement du groupe britannique Thorn à fermer ses portes quelques jours. Aucune mesure administrative de fermeture n'a été décidée par le ministre français des Finances Jean Arthuis, qui avait lancé une enquête dès l'ouverture samedi à Bobigny (banlieue parisienne) de ce magasin d'ameublement et électro-ménager très controversé, visant les personnes à revenus modestes. (AFP)

Enquête de délits d'initiés sur le titre Eurotunnel

Le Bureau des fraudes britannique va enquêter sur l'existence d'éventuels délits d'initiés qui auraient donné lieu à une manipulation sur les marchés du titre Eurotunnel, annoncé dimanche un porte-parole britannique. Selon l'édition dominicale du Times de Londres, la police française estime que des informations sensibles sur la récente restructuration financière d'Eurotunnel seraient parvenues à des spéculateurs à Paris et Londres. Les policiers français ont donc demandé l'autorisation de perquisitionner le siège de neuf des banques britanniques ayant financé le percement du tunnel. (AFP)

PLUS DE 1300 APPELS PAR JOUR!



dans les ANNONCES CLASSÉES du Soleil!

Et si c'était la vôtre?

Consultez les annonces classées du Soleil d'aujourd'hui. Si votre date de naissance correspond à l'une des 12 dates publiées, vous pourriez gagner

Pour répondre efficacement à tous vos appels, nous avons mis en service un nouveau numéro de téléphone pour participer aux concours:

686-3500

Vous devrez laisser dans cette boîte vocale vos nom, numéro de téléphone ainsi que votre date de naissance publiée aujourd'hui dans les annonces classées. Vous avez jusqu'à 22h ce soir pour participer.

29 février. C'est votre fête! Téléphonez au 686-3500

1^{ER} PRIX

UN SÉJOUR À L'AUBERGE PLACE D'ARMES

pour 2 personnes, comprenant 1 nuitée, 1 repas et 1 petit déjeuner au Café Suisse, d'une valeur de 200\$.

2^E PRIX

UNE TABLE D'HÔTE POUR 2 PERSONNES AU RESTAURANT LE GALOPIN



POUR PARTICIPER:

Si votre date de naissance (18 ans et plus) est publiée aujourd'hui dans les annonces classées, vous avez jusqu'à 22h ce soir pour vous inscrire comme finaliste du jour, en communiquant avec Le Soleil au 686-3500, un nom par appel.

Les tirages quotidiens seront effectués à 8h30, le lendemain de chaque publication des dates de naissance, parmi les finalistes. Les gagnants seront avisés par téléphone et par courrier, après chaque tirage.

Valeur totale des prix: 4125\$. Règlements disponibles au quotidien Le Soleil.

LE SOLEIL

Arrivée du Père Noël au mail centre-ville

Samedi le 16 novembre 1996 à 11h00

le VRAI Père Noël arrive!

Venez l'accueillir avec la gitane Esméralda et Quasimodo qui, pour l'occasion, descendra sous vos yeux du clocher de l'Église Saint-Roch.

Fanfare, clowns, lutins et surprises, de tout pour émerveiller petits et grands!

C'est un rendez-vous sur le parvis de la magnifique Église Saint-Roch!

Stationnement gratuit pour l'occasion de 9H00 à 15H00

1A Entrée Dorchester 2 Hôtel Ramada 4 Place Jean Lesage
1B Entrée de la Couronne 3 Place Cartier 7 Stationnement Assh

MAIL CENTRE-VILLE

L'AUTOMOBILE

ESSAI ROUTIER

Une cylindrée modeste

La Mazda Protégé fait quand même bonne figure

MARCEL COLLARD

Collaboration spéciale

QUÉBEC — La Mazda Protégé SE fait preuve d'une certaine humilité avec une petite cylindrée. Elle ne fait pas nécessairement mauvaise figure pour autant, mais elle se sentira défavorisée par rapport à la concurrence. Son moteur de 1,5 litre, 16 soupapes et à double arbre à cames, n'est pas très vif, malgré un potentiel de 92 CV.

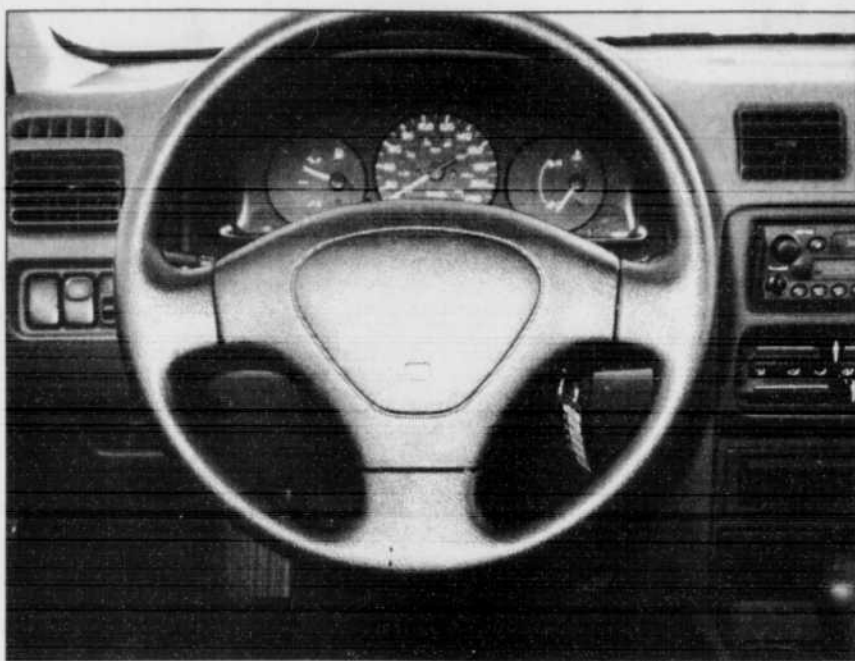
**Le moteur
1,5 litre,
16 valves
développe
92 CV**

Ça le situe sous la moyenne par rapport à ses rivaux immédiats. Raisonnablement bruyant, encore « plaignard », il a remplacé, en 1996, le moteur 1,6 litre, à simple

arbre à cames. Une chambre de combustion plus perfectionnée parvient à améliorer l'efficacité énergétique.

Dans la circulation urbaine, il se débrouille assez bien, si on ne cherche pas à lui arracher un trop grand effort à bas régime. Il hésite de même façon avant de fournir une poussée suffisante dans les manœuvres de dépassement.

Par ailleurs, le conducteur se sent un



L'habitacle est bien fini, mais reste trop sombre.

peu plus choyé au volant de la LX, avec 30 CV de plus, ce qui ajoute du caractère et un peu plus d'agrément. Il s'agit également d'un moteur quatre cylindres, pouvant générer 122 CV.

La transmission manuelle cinq vitesses

coordonne assez bien le mouvement. Le changement entre les rapports s'effectue facilement.

Le comportement routier est acceptable dans les circonstances. Les virages se prennent avec une certaine fa-

cilité. Nul doute cependant que les roues de 13 pouces altèrent la qualité de la conduite et le roulement surtout si le pavé est rugueux.

Les suspensions indépendantes, à l'avant et à l'arrière, s'acquittent bien de leur tâche. Bien que le freinage paraisse manquer un peu de fermeté, il répond au besoin.

Il ne faut pas s'attendre à conduire une grande classique. On ne ressent aucun plaisir à conduire. Cependant, il faut être conscient que ce modèle de base doit se plier à quelques compromis pour rester à la portée de ceux qui recherchent surtout un mode de transport moins cher. La Protégé a une bonne réputation dans l'ensemble et elle saura contenter l'acheteur qui recherche le côté pratique, la fiabilité et un prix plus acceptable, plutôt que l'apparat.

Si on compare la version SE, ne serait-ce qu'avec la LX, sa proche parente, j'hésite un peu à écrire qu'elle représente un bon rapport qualité-prix. Indéniablement, c'est un bon achat. Pour son malheur, cette berline construite à Hiroshima, au Japon, a des concurrents très fiables, des japonaises et des américaines, à des prix avantageusement comparables dans certains cas.

FICHE TECHNIQUE

MODÈLE ESSAYÉ:
MAZDA PROTÉGÉ 1997

Prix: 15 485 \$ (transport et préparation inclus)

Catégorie: compacte

Modèles offerts: SE, LX

Fabriqué au: Japon

Concurrents: Civic LX, Corolla SD, Sentra, Escort, Neon, Cavalier

Moteur/Alimentation: 4 cyl., 1,5 L, 92 CV, injection électronique

Roues motrices: avant

Boîte de vitesse: manuelle 5 rapports

Suspension: indépendante

Direction: à crémaillère

Freins: av. à disque

arr. tambour

Poids: 1103 Kg

Consommation: 5,7 à 7,7 litres/100 km (Transports Canada)

Pneus: 175/70R13

Garantie: 3 ans / 80 000 km

POUR

Économie d'essence
Prix comparable

CONTRE

Intérieur sombre
Conduite sans intérêt
Insonorisation perfectible

Dans cette brochette de prix, une différence de 2000 \$ semble relativement importante. Il n'est pas certain qu'elle en vaille la peine. Cela devient donc une décision en fonction des besoins et des moyens.

LE COURRIER DE L'AUTO

Q: Sur le plan de la sécurité, quelle est la meilleure façon de stationner un véhicule dans une côte ?

R: Selon le Code de la sécurité routière, il faut que les roues soient tournées de telle façon que l'avant de la voiture se dirige vers la bordure la plus près. Donc ceci signifie qu'en montant une pente les roues doivent être tournées vers la gauche et qu'en descendant elles le soient vers la droite, dans une rue à deux sens de circulation. Par contre, dans un sens unique en montant les roues sont tournées du côté gauche en se stationnant à droite et du côté droit en se stationnant à gauche. Bien sûr, en descendant, toujours dans un sens unique, on les tourne à droite lorsqu'on stationne du côté droit et à gauche en se stationnant du côté gauche. Par ailleurs vous devez également appliquer le frein d'urgence selon le Code de la sécurité routière. Si votre voiture possède une transmission manuelle vous engagez le frein d'urgence puis vous relâchez lentement la pédale de freins jusqu'au moment où vous sentez que le frein d'urgence est en fonction; ensuite vous fermez le moteur et relâchez l'embrayage après avoir placé le levier de vitesses en première ou en marche arrière. Avec une transmission automatique vous procédez de la même façon sauf que vous placez le levier de vitesses à la position «P» avant de couper le moteur mais après les autres étapes.

Q: Les pneus à crampons sont-ils recommandés ? Les pneus d'hiver ne sont-ils pas suffisants ?

R: Nous ne déciderons évidemment pas à votre place mais avant d'investir votre argent à l'achat de pneus à crampons, vous auriez intérêt à savoir que:

— l'utilisation des crampons s'avère appropriée lorsque l'automobiliste doit parcourir de façon régulière des

routes habituellement enneigées ou glacées et plus encore s'il circule fréquemment dans des régions montagneuses. Des exemples ? La Gaspésie ou Charlevoix.

— pour la plupart des automobilistes, l'utilisation de pneus d'hiver « ordinaires » ou à glace répondra adéquatement à l'usage qu'ils font de leur véhicule, surtout s'il s'agit d'une



voiture à traction avant. Car il faut rappeler ici que ce genre de voiture est déjà avantagé par le fait que le poids du groupe moteur repose directement sur les roues motrices.

— par ailleurs il faut également savoir que les pneus à crampons sont efficaces sur la glace ou la neige très « compactée ». Dans les autres conditions comme l'asphalte ou la neige fraîche, ils n'apporteront pas une traction supérieure. Même que sur l'asphalte ils peuvent augmenter les distances de freinage et s'avérer glissants.

— la loi impose certaines directives par rapport aux pneus à crampons. D'abord, leur utilisation n'est légale qu'entre le 15 octobre et le 1er mai. Ensuite, il est interdit de placer deux pneus à crampons sur les roues avant seulement. Deux seules possibilités sont donc envisageables: quatre pneus à crampons ou deux pneus à crampons sur les roues arrière, ce qui serait plutôt impensable sur un véhicule à traction avant.

Conclusion ? Depuis l'arrivée massive de véhicules à traction avant, le pneu à crampons est devenu moins nécessaire.

Toutefois, si vous roulez dans des régions « à risques » et si en plus, vous avez un véhicule à propulsion (arrière), peut-être cela vaut-il la peine d'envisager un tel achat.

25%

DE RABAIS

Présentement et pour un temps limité, Le Soleil vous offre un rabais de 25% sur toutes ses annonces classées. Cette offre s'applique aux réservations de 7 jours et plus.

Alors, pour vendre votre auto, votre frigo ou votre condo, c'est Le Soleil qu'il vous faut!

LES ANNONCES CLASSÉES DU SOLEIL

686-3311

LE SOLEIL

* Ne s'applique pas sur les annonces décès et avis divers, emplois, échanges téléphoniques, occasions d'affaires, encan/vente.



QX4 1997
Traction contrôlée
par ordinateur
V.R. 33 820\$

SEULEMENT
44 500\$

TRANSPORT ET PRÉPARATION INCLUS

OU EN LOCATION
SANS SOUCI INFINITI
30390\$*
par mois sur 24 mois
avec acompte de 9500\$

Infiniti
à la fine pointe de la
technologie. Des véhicules économiques.
Meilleur rapport qualité/prix.

Garantie
4 ans 100 000 km
pare-choc à pare-choc.
6 ans 100 000 km
principales composantes.

* Versement initial de 9500\$ ou échange équivalent, ainsi que la 1^{re} mensualité. 20 000 km/an alloué, frais de 0,05 le kilomètre excédentaire. Taxes, immatriculation et assurances en sus. Transport et préparation inclus.

INFINITI

5055, boulevard des Gradins
Québec (Québec)

5 2 8 - 2 5 2 5



OU EN LOCATION
SANS SOUCI INFINITI
303215*
par mois sur 24 mois
avec acompte de 10 000\$

I-30 1997
V.R. 29 110\$

SEULEMENT
41 000\$

TRANSPORT ET PRÉPARATION INCLUS



On estime que 95% des véhicules qui sont sur la route fonctionnent très bien avec de l'essence à faible indice d'octane 87, ce qui remet en question toute la nécessité d'avoir des additifs.

Une controverse sur les additifs retarde l'apparition de nouveaux dispositifs antipollution

JOHN PATRICK
Canaterie

Une controverse opposant les constructeurs automobiles et les compagnies pétrolières paralyse les efforts qui sont faits au Canada pour offrir le tout dernier dispositif antipollution destiné aux nouvelles voitures et aux camions légers.

Le débat porte sur le OBD-II et le MMT, deux acronymes que vous avez avantage à apprendre si la pollution de l'air par les automobiles vous préoccupe.

OBD-II (On-board diagnostics — deuxième édition) est un système informatisé intégré au système d'échappement, qui prévient le conducteur lorsqu'il se produit une défectuosité et conserve certaines données pour qu'un mécanicien puisse en identifier la source.

MMT (methylcyclopentadienyl manganèse tricarbonyl) est un additif à base de manganèse. Il a été lancé par Ethyl Corp lorsque le plomb fut éliminé comme additif.

DES PRESSIONS

L'industrie automobile a fait pression avec succès sur le gouvernement fédéral pour obtenir un embargo sur le MMT semblable à celui qui était imposé aux États-Unis.

La recherche, allègue-t-elle, démontre que le MMT enduit les capteurs d'oxygène, les bougies et les convertisseurs catalytiques. En plus d'abréger la durée des convertisseurs, disent les fabricants, les dépôts de manganèse faussent le calibrage informatisé des mélanges air-essence, affectant le niveau des gaz polluants et la consommation d'essence.

Il met également en marche le témoin lumineux du OBD-II sur le tableau de bord du véhicule, ce qui amène le propriétaire à se rendre chez le

concessionnaire pour découvrir ce qui ne va pas alors qu'il n'existe pas nécessairement de problème majeur.

Le Club des automobilistes affiliés du Canada, qui compte 3,7 millions de membres, appuie l'embargo sur le MMT. Dans son mémoire soumis au comité de l'environnement des Communes, il rappelait que Ethyl Corp affirme avoir des données qui contredisent les découvertes de l'industrie automobile. Les compagnies pétrolières estiment en outre que l'interdiction du MMT entraînerait une augmentation des coûts de raffinage.

Entre-temps, le temps passe pour les fabricants d'automobiles. Aux États-Unis, les véhicules sont tous offerts avec le OBD-II. La question étant en suspens ici, les fabricants se retrouvent avec des choix limités : modifier le OBD-II pour le Canada ou retirer les modèles qu'il serait trop coûteux de modifier.

Pour sa part, General Motors du Canada a décidé d'adapter le OBD-II à la réalité du moment.

FONCTION LIMITÉE

Le porte-parole Stew Low, jadis ingénieur en gaz polluants, dit que le système aura une fonction limitée au Canada. Les mécaniciens pourront obtenir des informations concernant le système d'échappement lorsque la voiture subira une inspection régulière, mais le témoin lumineux du tableau de bord ne s'allumera pas sauf

en cas de «défectuosité importante», dit M. Low.

En laissant le système avertisseur intact, on aurait obligé les automobilistes à faire effectuer des inspections inutiles chaque fois que les capteurs de MMT auraient crié au loup, dit-il. «Nous avons étudié la question en pensant avant tout à la satisfaction des consommateurs.»

La controverse entourant le MMT fait partie d'un débat plus important sur la façon de réduire encore plus la pollution. Les constructeurs automobiles disent avoir atteint à peu près la limite des améliorations qu'ils peuvent apporter aux moteurs sans dépenser des sommes importantes pour obtenir des gains minimes. Ils croient qu'il faut désormais recourir à des carburants moins polluants.

PRODUCTEURS D'ESSENCE

Les producteurs d'essence peuvent augmenter l'indice d'octane en utilisant des alternatives moins polluantes à base d'alcool telles que l'éthanol ou le méthanol, dit Mark Nantais, de l'Association des manufacturiers de véhicules automobiles.

«Cela pourrait coûter un peu plus que le MMT, de là tout le débat qui touche l'industrie pétrolière», dit-il.

Le coût supplémentaire des alternatives aux MMT pourrait varier de 0,25 \$ à 0,40 \$ cents le litre, dit-il. Ce n'est pas beaucoup quand on pense que les gouvernements peuvent imposer des taxes additionnelles d'un et de deux cents sur l'essence au moment du nouveau budget.

De plus, dit M. Nantais, 95 % des véhicules qui sont sur la route fonctionnent très bien avec de l'essence à faible indice d'octane 87, ce qui remet en question toute la nécessité d'avoir des additifs.

LE CONSEIL DU CAA

Attention aux autobus scolaires

La loi oblige tout conducteur d'un véhicule qui suit ou croise un autobus ou un minibus affecté au transport d'écoliers (incluant les enfants qui fréquentent une garderie) et dont les feux intermit-

tents sont en marche à immobiliser son véhicule à plus de cinq mètres de l'autobus et à ne le dépasser ou le croiser que lorsque les feux clignotants sont éteints, après s'être assuré qu'on peut le faire sans risque. (CAA)

EN BREF

Le marché japonais moins morose

Les ventes de véhicules restent légèrement à la hausse sur le marché au Japon. Dans les neuf premiers mois de l'année 1996, 319 983 véhicules seulement sont importés. Toyota demeure le plus important constructeur japonais avec 153 342 ventes (dont 25 000 véhicules importés). General Motors, incluant SAAB et OPEL en a vendu 38 510, Ford (incluant Jaguar) 19 140 et Chrysler 11 587. Pour comparer, disons que le volume des ventes durant la même période, a atteint 884 564 véhicules, dont 86 187 provenant de l'étranger. Aux États-Unis, le marché est encore plus impressionnant, avec 11,6 millions de véhicules vendus, dont 1,4 million qui proviennent des autres pays. M.C.

ment à 21 925, l'an dernier, une hausse de 6,5%, attribuable surtout au succès des camionnettes et des fourgonnettes. Le volume des ventes depuis janvier, soit 230 779, représente une augmentation de 3,1%. Durant cette période, Ford a vendu 97 091 voitures, une diminution de 0,4%, et 133 688 véhicules (camionnettes et fourgonnettes), une augmentation de 5,9%. Précisons cependant qu'au cours des derniers mois, les ventes de voitures donnent des signes encourageants. Selon le vice-président des ventes, John Radford, le marché devrait «poursuivre sa forte lancée. La faiblesse record de l'inflation et les taux d'intérêt les plus bas des 40 dernières années devraient se traduire par le maintien de fortes ventes pour le reste de 1996.» M.C.

Fourgonnettes cargos et taxis

General Motors s'apprête à offrir de nouvelles versions de ses fourgonnettes, l'une pour des fins commerciales au milieu de l'an prochain et une autre, pour l'industrie du taxi, pour l'année-modèle 1998. Le magazine spécialisé Automotive News prétend avoir appris la nouvelle d'une source très proche de la direction de GM aux États-Unis. M.C.

Hausse des ventes chez Ford Canada

Pour le septième mois consécutif, les ventes sont à la hausse pour Ford Canada. Dans le seul mois d'octobre, le constructeur a vendu 23 351 véhicules, comparative-

2030

60% des voitures utiliseront du méthanol

SANTA CRUZ DE TENERIFE (Espagne) (AFP) — Plus de 60% des voitures utiliseront du méthanol comme carburant d'ici 2030, permettant ainsi de réduire la pollution, a affirmé samedi le vice-président de Volkswagen, José Ignacio Lopez de Arriortua.

est peu efficace, a estimé M. Lopez de Arriortua.

VOLKSWAGEN

Le groupe Volkswagen a commencé à expérimenter comme carburant le méthanol, a indiqué M. Lopez de Arriortua qui s'exprimait lors d'une conférence à Santa Cruz de Tenerife (Îles Canaries).

Le vice-président de Volkswagen a estimé que la voiture électrique avait en revanche peu d'avenir, de même que les véhicules fonctionnant à l'éthanol. L'utilisation de l'éthanol, répandue au Brésil revient trop cher et

cadā



M. Jean-Louis Duplessis

La Corporation des associations de détaillants d'automobiles (CADA), dont le siège social est à Toronto, est fière d'annoncer la nomination de M. Jean-Louis Duplessis au poste de second vice-président.

M. Duplessis est président de Lallier automobile (Québec) inc. à Sainte-Foy, une concession Honda qu'il exploite avec ses enfants. Homme d'affaires averti, M. Duplessis a réussi à conserver le plus haut volume de ventes au détail au Canada pour les produits Honda, au cours des six dernières années.

Très engagé dans des activités connexes à ses centres d'intérêt, M. Duplessis a siégé au conseil d'administration de la Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec et a été président de la Corporation des concessionnaires d'automobiles de la région de Québec et du Salon de l'auto de Québec. Il a de plus été membre du conseil d'administration de la Société québécoise de développement de la main-d'œuvre de la région Québec-Appalaches et de l'Association canadienne des concessionnaires d'automobiles japonaises.

En somme, M. Duplessis a toujours participé activement au développement du secteur de l'automobile. Encore aujourd'hui, il assume, entre autres, la présidence de l'Association de publicité des concessionnaires Honda du Québec. Il a d'ailleurs mérité la prestigieuse reconnaissance du magazine L'actualité à titre de concessionnaire émérite pour l'année 1996, tant pour ses qualités de gestionnaire de son entreprise que pour son implication dans son industrie et sa communauté. La CADA est l'association nationale qui regroupe 3000 concessionnaires de véhicules neufs, venant de toutes les provinces du Canada, lesquels emploient 100 000 personnes à l'échelle canadienne.

CHEROKEE SPORT 1996

4 x 4
4 portes
automatique
ensemble 26 D

A PARTIR DE
299\$ par mois

LOCATION 30 MOIS, 51 000 km
PERMIS, TAXES EN SUS,
COMPTANT DE 3650\$ OU
ÉCHANGE ÉQUIVALENT

GOSSSELIN 30 ANS
d'expérience
1960-1996

2015, boul. Charest O. Sainte-Foy
687-5510

397\$/mois
AUCUN COMPTANT

VOYAGER 1997 2 PORTIÈRES COULISSANTES

- Moteur V6 3 litres
- Deux coussins de sécurité
- Climatisseur
- Transmission automatique
- Radio AM/FM stéréo
- Sièges pour 7 passagers
- Deux portières coulissantes
- ET BEAUCOUP PLUS.

DU VALLON
CHRYSLER PLYMOUTH LÉPÉ

2015, boul. Charest O. Sainte-Foy
rabais de **750\$**
pour les diplômés
reconnus

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

AUTOS LAURIER INC.

681-4631

JEEP Cherokee Sport 4x4 1996

Ensemble 26E + GAL
Moteur 6 cyl 4 L, automatique, climatisseur, radiocassette AM/FM stéréo, console au plancher et BEAUCOUP PLUS.

394\$/mois

comptant 2000\$, 30 mois, 51 000 km, km excédentaire 09¢ le km., taxes en sus.

JEEP CHEROKEE SPORT 4x4 1996

ACHETEUR HONDA

PLUS DE 18 EN STOCK

AUCUN COMPTANT

CIVIC 1997 4 PORTIÈRES

LIVRAISON IMMÉDIATE

198\$*

CIVIC 1997 arrière ouvrant

Finies les commandes, vous pouvez rouler avec une CIVIC 1997 manuelle ou automatique dès cette semaine. Informez-vous seulement chez AUTO FRANK & MICHEL. (Auto de courtoisie GRATUITE au service).

POUR LES PRIX ENCORE PLUS PETITS

C'est la place

SEULEMENT CHEZ
AUTO Frank & Michel
BOISCHATTEL

6790, boul. Sainte-Anne, Boischatel
822-2252
1-800-567-2252

*Versement avec la Banque Royale sur 60 mois/24 000 km gratuits par année, frais de 6¢ kilométrage excédentaire. Transport et préparation inclus. Taxes en sus. Taux de crédit de 7,5%. Sous réserve de l'approbation du Service du crédit.

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

Une jeunesse en quête d'espoir

«Hier encore j'avais 20 ans», chante Aznavour avec nostalgie comme si le temps de la jeunesse était le plus beau. Combien de jeunes d'aujourd'hui pourront en dire autant lorsqu'ils auront atteint les années de la maturité ?

La période actuelle ne les épargne pas. L'emploi est rare et les chances que le marché du travail s'améliore demeurent assez vagues, malgré une situation économique qui se porte mieux.

Le marché du travail est en train de se vider de ses jeunes: ils sont 84 000 de moins à travailler qu'en 1990. Devant un avenir bouché, beaucoup décrochent et en arrivent à la conclusion qu'il n'y a pas de place pour eux. En septembre, le taux de chômage des moins de 24 ans avait dépassé la barre des 19%.



Jean Martel

Autrefois un diplômé universitaire donnait à l'étudiant l'assurance de trouver un emploi à très court terme. Aujourd'hui les finissants n'ont plus cette certitude. Les cas de diplômés qui cherchent continuellement sans trouver l'emploi qui convient à leurs études sont nombreux. Désespérés, ils se contentent de travailler à rabais.

Aussi ne faut-il pas voir le départ bruyant des jeunes du Sommet sur l'économie et l'emploi comme un caprice d'enfants gâtés. Leur poids ne pesait pas lourd dans la balance et ils ont eu la conviction qu'on leur accordait peu de considération. Ils voulaient participer aux décisions, mais on les leur imposait.

Ils parlaient de loin pour faire valoir leur point de vue et n'avaient pas beaucoup d'influence dans le cercle restreint des favoris du Sommet.

La difficulté des jeunes de faire valoir leurs revendications pourrait s'amplifier si le Conseil permanent de la jeunesse était aboli. La guillotine est toujours suspendu au-dessus de sa tête. Le gouvernement devrait renoncer à son projet de le dissoudre.

Pourtant, leurs demandes sont suffisamment importantes pour que le gouvernement leur accorde une voix autorisée. Or, le Conseil permanent de la jeunesse, grâce à l'autorité dont il jouit, est un précieux porte-parole des jeunes.

On reproche aux 15-30 ans leur désengagement social, leur manque d'intérêt pour les questions politiques et économiques. La place qu'on leur a accordée au Sommet de Montréal et les rumeurs d'abolition du Conseil permanent de la jeunesse risquent de dégoûter les jeunes d'une participation aux débats de société et d'accroître leur désabusement.

Comme le disent si bien la Fédération étudiante collégiale et la Fédération étudiante universitaire du Québec, la jeunesse québécoise vit présentement dans une époque «vide d'espoir»: le marché du travail est difficilement accessible, les emplois sont souvent précaires et mal rémunérés, l'endettement est devenu un mal nécessaire pour obtenir un diplôme, les étudiants doivent cumuler étude et travail pour joindre les deux bouts.

Devant de telles perspectives, on ne devrait pas s'étonner que la morosité s'étende comme un brouillard et que le désespoir en pousse beaucoup trop aux solutions finales. Le Québec n'a-t-il que cela à offrir à sa jeunesse ?

Le ministre de la Santé, M. Jean Rochon, et la ministre de l'Éducation, Mme Pauline Marois, viennent d'inaugurer au Musée de la civilisation une exposition sur les drogues. Le but est d'alerter les jeunes. Intention louable en soi, mais le meilleur antidote contre les drogues n'est-il pas l'espoir dans la vie ? Or, le goût de vivre qu'on a habituellement à vingt ans est soumis maintenant à de rudes épreuves.

Un taux de chômage élevé chez les jeunes



CARREFOUR DES LECTEURS

Eau potable exportable

Il y a environ deux ans, le Conseil du patronat avait organisé un concours par l'entremise de journaux, dont LE SOLEIL, par lequel il était demandé aux participants de suggérer des moyens de réduire les dépenses à tous les paliers des gouvernements fédéral, provincial et municipal, afin d'assainir les finances publiques.

Parmi les quelques 12 ou 15 idées que j'avais proposées, l'une m'est revenue à la mémoire en lisant l'article intitulé «Eau potable exportable» (LE SOLEIL du 31 octobre 1996, p. 49). Le pharmacien Jean Coutu reprend presque textuellement les termes que j'avais alors utilisés. En effet, lors du concours précité, j'avais écrit que l'eau potable serait plus précieuse que le pétrole dans l'avenir.

Je suggérais alors d'utiliser des navires-citernes qui pourraient faire le plein à l'embouchure des grandes rivières du Québec, tels le Saguenay, la Moisie, etc. pour ensuite la transporter aux pays arides. On pourrait également utiliser des citernes retournables (genres conteneurs) pour d'autres genres de navires.

Pour les pays récipiendaires, il s'agirait de construire des aqueducs à partir des ports de mer pour acheminer cette eau là où elle serait requise (projets pour l'ACDI ?).

En raison de la consommation d'eau croissante des États américains, j'avais également suggéré de construire un aqueduc géant ou de creuser un canal, à partir de la Baie James jusqu'au Lac Supérieur.

L'apport d'eau douce en provenance des rivières à fort débit (Broadbent, Rupert, Eastmain, etc.) en plus de maintenir le niveau des Grands Lacs selon les besoins des riverains, aurait sans doute pour effet de régénérer l'eau de ces mers intérieures sérieusement affectées par la pollution.

Dans le passé, le premier ministre Jean Chrétien avait déclaré que l'eau canadienne n'était pas à vendre. Pour ma part, je crois au contraire que le Canada se doit de vendre l'excédent d'eau douce qui, de toutes façons, se perd dans les océans. L'état désastreux des finances publiques exige que toutes les avenues même «farfelues» soient étudiées. Le ministre de l'Énergie et des Ressources, M. Guy Chevrette, juge «qu'il n'y a pas de projets qui sont fous».

Si le Conseil du patronat récidivait avec l'expérience du concours d'idées, on se-

rait fort probablement surpris du résultat positif qui en découlerait.

Roger Pagé
Cap-Santé

Où étiez-vous donc ?

(En réponse au journaliste Alain Bouchard et son «Garde-à-vous» du 21 octobre)

Cher journaliste à l'esprit si éclairé ! Peuple, touchez-le, il vient de découvrir que s'il y a des guerres c'est parce qu'il y a des soldats, s'il y a des crimes c'est parce qu'il y a de la police et dans ce même esprit, on pourrait ajouter que si la merde existe c'est parce qu'il y a des journalistes pour la brasser.

J'aimerais beaucoup moi aussi habiter un monde de rêve, d'amour et de liberté. Mais où étiez-vous petit quand on a dû se défendre d'Hitler ? La couche aux fesses ou pas encore né ? Bien sachez que les gars du temps n'y sont pas allés par plaisir et même pas par patriotisme, mais finalement ils ont réussi à défendre le droit que vous avez aujourd'hui de râler sur des gens et de traiter des sujets qui démontrent l'étendue de votre ignorance.

Tous, armée, gouvernement, professeurs, journalistes, nous sommes le reflet d'une société parfois correcte, parfois incorrecte. Mais dites-moi, ceux qui «descendent» femmes et enfants pour un oui ou pour un non sont-ils tous dans les forces armées ? Sinon où ont-ils appris à tuer ? Vous savez, monsieur, on assassine aussi avec la plume... C'est plus lent et plus subtil, mais ça existe.

Marielle Gagnon
Québec

C'est drôle que vous me bottiez le derrière alors que nous disons la même chose. Lisez bien cet extrait de la chronique en question: «Et nous autres, on est bien content d'avoir des gars et des filles prêts à nous défendre si on est attaqués; et parfois même avant d'être attaqués. Merci les boys, lâchez pas ! Vous aurez des médailles». Remarquez que vous pouvez néanmoins continuer de botter, si ça peut vous faire du bien...

Alain Bouchard

Un gouvernement en jeu

Une moitié des Québécois veut la société distincte et les pouvoirs nécessaires qui l'accompagnent et pour l'obtenir, c'est le

gouvernement du Canada qui doit d'abord proclamer ce concept. L'autre moitié des Québécois veut la souveraineté et les pouvoirs qui en résultent et pour l'obtenir, c'est le gouvernement du Québec qui doit d'abord proclamer ce concept.

Dans chaque cas, nous sommes en face d'une déclaration qui ne peut être qu'unilatérale.

À mon avis, une société distincte au Québec est beaucoup moins respectueuse envers le Canada que la souveraineté parce qu'elle déstabilise et limite ce dernier dans sa propre identité et dans sa volonté et sa capacité d'organiser un gouvernement central fort. Si le Québec obtient la société distincte (avec des pouvoirs spécifiques et un droit de veto), il prend ainsi le contrôle du Canada tout entier. Il n'est plus alors une province égale aux autres. La société distincte, c'est beaucoup plus que la souveraineté, c'est l'invasion du gouvernement du Canada et sa soumission au gouvernement du Québec.

Si j'étais un vrai Canadien de coeur et d'esprit (je ne le suis que légalement), je refuserais totalement de reconnaître le Québec comme société distincte. Je refuserais absolument que mon gouvernement soit soumis au droit de veto d'un autre gouvernement. C'est antigouvernemental. Une partie d'un tout ne peut être égale ou supérieure au tout. Pour être égale ou supérieure, elle doit être un tout elle-même. Deux «touts» n'ont d'autre choix que de se respecter et de s'accepter. Un philosophe danois (Kierkegaard) a déjà écrit à sa fiancée: «Comment veux-tu que je sois tout à toi si je ne suis pas tout à moi ? et ils ont «cassé», mais sont demeurés bons amis. Dans la relation «amour-haine» Québec et Canada, cette question philosophique n'est-elle pas évidente ?

Au Canada et au Québec, a-t-on vraiment le sens de ce qu'est une société distincte et de ce qu'est la souveraineté ? Et surtout, a-t-on vraiment le sens de ce qu'est un gouvernement ? Qui est gardien du droit et décide ?

Guy Trépanier
Île d'Orléans

VOUS POUVEZ FAIRE PARVENIR vos lettres à l'adresse suivante:

Carrefour des lecteurs,
Journal LE SOLEIL,
925, chemin Saint-Louis, c.p. 1547,
Succ. Terminus Québec, Québec, G1K 7J6

Ces missives devront être courtes et accompagnées du nom, de l'adresse et du numéro de téléphone de leur signataire. Nous nous réservons le droit d'éditer et d'abréger ces lettres au besoin.

Le Sommet du néolibéralisme

Gilles Barbeau

L'auteur est de Charlesbourg

En scrutant la mine réjouie des grands patrons à leur sortie du Sommet sur l'économie et l'emploi, il était facile d'y voir leur satisfaction devant l'endossement par le gouvernement et les syndicats des grands principes du néolibéralisme. En effet, la déclaration sur l'emploi signée conjointement par le patronat, le gouvernement et la partie syndicale venait de confirmer deux des articles de foi du credo néolibéral: la compétitivité et la flexibilité (déréglementation).

Avec la complicité gouvernementale et syndicale, le patronat pourra en

toute liberté continuer ses mises à pied massives dont les victimes seront maintenant déversées dans le secteur de l'économie sociale à des salaires de misère. Avec ces gains importants, le patronat pouvait afficher sa grandeur d'âme en acceptant la nouvelle taxe de solidarité qui viendra atténuer un tant soit peu les conséquences dévastatrices, au niveau de l'emploi, des opérations de réingénierie des processus de travail en cours au sein des entreprises.

Arrimés aux nouvelles technologies, ces projets de réingénierie réalisés tant dans le secteur privé que dans le secteur gouvernemental provoqueront dans les années à venir des per-

tes d'emploi plus grandes que les nouveaux emplois qui seront générés par les projets déposés lors du Sommet. L'omission de faire état de cette réalité déconcertante constitue un manque flagrant de transparence de la part de nos élites patronales, gouvernementales et syndicales.

Ayant accepté de partager le lit du patronat et ne voulant pas déplaire aux syndicats en ouvrant les conventions collectives du secteur public, le gouvernement doit donc s'attaquer à nouveau aux plus vulnérables dans sa lutte au déficit. En toute probabilité, ce

sont les jeunes qui verront leurs frais de scolarité augmenter et les personnes assistées sociales aptes au travail qui devront absorber une coupure dans leurs prestations.

Le credo néolibéral:
la compétitivité
et la flexibilité

Alors que les jeunes représentent l'avenir de la société et que le travail est une denrée de plus en plus rare de nos jours à cause du développement accéléré des nouvelles technologies, il est déplorable de la part d'un gouvernement qui ose encore se targuer de social-démocrate de ne pas avoir eu l'épine dorsale requise pour décréter le gel des frais de sco-

larité pour les jeunes et l'appauvrissement zéro pour l'ensemble des personnes démunies.

Avec un gouvernement maintenant converti à la religion du néolibéralisme, comment pourrions-nous bâtir au Québec un projet de société novateur pouvant seul justifier l'indépendance politique du peuple ? Oui, les grands patrons ont bien raison de se réjouir, car en faisant basculer gouvernement et syndicats dans leur cour, ils viennent d'enlever toute légitimité au projet souverainiste de Lucien Bouchard en ne lui laissant que le partenariat dans un pays soumis de plus en plus aux directives des banquiers et des chefs d'entreprises.

OPINIONS

SOUVERAINETÉ DU QUÉBEC ET DROIT INTERNATIONAL

Une question politique, des effets imprévisibles

Benoît Pelletier

Professeur agrégé à la Faculté de droit de l'Université d'Ottawa

La question se pose, dans la foulée du renvoi soumis par les autorités fédérales auprès de la Cour suprême du Canada, de savoir quelles sont au juste les assises du projet sécessionniste québécois en droit international.

À cet égard, il y a d'abord lieu de souligner que l'article premier de la Charte des Nations unies reconnaît que « tous les peuples ont le droit de disposer d'eux-mêmes. En vertu de ce droit, ils déterminent librement leur statut politique et assurent librement leur développement économique, social et culturel ». Par ailleurs, l'article 55 de cette charte prévoit que les Nations unies favoriseront un certain nombre de mesures, décrites spécifiquement, « en vue de créer les conditions de stabilité et de bien-être nécessaires pour assurer entre les nations des relations pacifiques et amicales fondées sur le respect du principe de l'égalité des droits des peuples et de leur droit à disposer d'eux-mêmes (...) ». Comme on le constate, les articles 1 et 55 en question établissent le droit des peuples à disposer d'eux-mêmes, ou principe de l'autodétermination.

Le droit à l'autodétermination a effectivement permis la décolonisation rapide du continent africain et de diverses parties d'Asie, puis l'intégration des nouveaux États dans le concert des nations.

En 1960, l'Assemblée générale de l'ONU a adopté la Déclaration sur l'octroi de l'indépendance aux pays et peuples coloniaux. Cette déclaration réitérait le principe de décolonisation et précisait par ailleurs que toute tentative visant à détruire l'intégrité territoriale d'un État était incompatible avec les buts et les principes de la Charte des Nations unies.

Le droit des peuples à disposer d'eux-mêmes a été repris à l'article 1 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques et à l'article 1 du Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels, adoptés en 1966 et entrés en vigueur en 1976. On le retrouve également exprimé dans la Déclaration sur les relations amicales de 1970. Cette déclaration affirme toutefois que, même si un peuple peut exercer son droit à l'autodétermination, il ne peut pas, ce faisant, menacer l'intégrité territoriale d'un autre État.

L'INTÉGRITÉ TERRITORIALE

Comme on peut le constater, le droit à l'autodétermination doit être interprété à la lumière d'un autre principe fort important en droit international, celui de l'intégrité territoriale des États qui existent déjà. En effet, la communauté internationale favorise nettement le maintien d'une stabilité territoriale, économique et sociale des États existant actuellement. Certains auteurs vont même jusqu'à affirmer qu'entre le droit à l'autodétermination et le maintien de l'intégrité territoriale des États, le droit international donne priorité au second.

Cette affirmation mérite toutefois d'être davantage nuancée. Ainsi, il

nous semble préférable d'affirmer que le droit international favorise nettement le maintien de l'intégrité territoriale des États existant lorsque nous sommes pas en présence d'une domination coloniale ou de l'exploitation pure et simple d'un peuple par un autre.

Dans ce contexte, nul ne s'étonnera d'apprendre que le droit à l'autodétermination a été interprété essentiellement comme étant un principe anticolonialiste et antiraciste. Plus particulièrement, on peut identifier un certain nombre de conditions d'application du droit à l'autodétermination, inspirées notamment de la Déclaration sur les relations amicales de 1970 : (1) la présence d'un peuple ; (2) l'absence d'autonomie gouvernementale dans le régime existant ; (3) un traitement inégalitaire et discriminatoire ou une atteinte aux droits de l'Homme ; et (4) l'absence de gouvernement représentatif au plan interne.

Bref, le principe de l'autodétermination s'applique essentiellement lorsqu'il y a une colonisation, oppression nationale caractérisée, ou négation de toute forme viable d'autonomie gouvernementale pour un « peuple » quelconque.

On peut néanmoins dégager du droit international coutumier différents critères dont la rencontre permet une certaine reconnaissance ou légitimation de la formation de nouveaux États, et ce, malgré les réticences ou l'opposition de l'État préexistant. Ces critères sont essentiellement fondés sur le

D'abord une question de légitimité

« contrôle effectif du territoire ». En vertu de ce concept, la séparation ou la sécession devient un état de fait, pouvant être reconnu à la fois par

les États tiers et par les tribunaux de l'ordre juridique interne.

Ainsi, l'État qui revendique sa souveraineté doit chercher à en faire une réalité incontournable, à l'imposer comme étant un mouvement fort, stable et irréversible. La souveraineté ne doit pas seulement être déclarée, mais elle doit aussi s'imposer dans les faits. Il faut donc que la souveraineté réussisse dans la réalité, avant même que la validité des actes posés dans un contexte séparatiste ou sécessionniste puisse être reconnue par les tribunaux ayant juridiction dans l'ordre interne.

Alors, mais alors seulement, ces tribunaux pourront être appelés à reconnaître post facto la naissance d'un nouvel ordre juridique lui-même souverain, à reconnaître ce que l'on pourrait appeler « le fait accompli », à reconnaître de facto l'existence d'un nouveau gouvernement étatique et d'un nouvel ordre juridique complet et autonome.

NI AUTORISATION NI EMPÊCHEMENT

Bref, hormis les cas de décolonisation ou de violation caractérisée des droits de la personne, le droit international n'autorise pas formellement la séparation ni la sécession, mais il ne les empêche pas non plus. Il laisse plutôt à la société revendiquant la

souveraineté étatique la chance de « faire ses preuves » en tant qu'État viable et d'imposer de façon exclusive son autorité sur l'ensemble de son territoire.

Comme on peut le constater, le droit international coutumier, relatif à la reconnaissance des nouveaux États, sanctionne a posteriori l'exercice efficace de l'autodétermination. Dans ce domaine, d'ailleurs, le droit cède le pas à la réalité politique, ou vient légitimer cette réalité après que celle-ci se soit établie de façon indéniable. La même dialectique s'applique à notre avis aux tribunaux de l'ordre interne, lesquels devraient normalement appuyer l'ordre juridique établi par l'État préexistant jusqu'à ce qu'ils puissent dire avec certitude que la séparation ou la sécession a réussi dans les faits.

N'oublions pas toutefois que le droit international reconnaît nettement aux États préexistants la possibilité de préserver leur intégrité territoriale et d'opposer celle-ci au mouvement séparatiste ou sécessionniste. L'un des deux ordres juridiques en cause, celui de l'État préexistant ou celui de l'État voulant naître, devra alors s'imposer dans les faits. Dans cette perspective, la stabilité et la détermination de la volonté populaire, la reconnaissance internationale et l'attitude des tribunaux locaux seront trois facteurs qui, pris isolément ou réunis, pourront faire pencher la balance d'un côté comme de l'autre.

PEU DE PRÉCÉDENTS

Le droit d'un peuple de faire la séparation ou la sécession — dans un contexte autre que celui d'une décolonisation ou d'une atteinte manifeste aux droits et libertés de la personne — ne serait donc pas essentiellement une question juridique mais plutôt une question politique, ne serait pas une question de légalité mais bien de légitimité. Devant de telles situations, d'ailleurs, force nous est d'affirmer que la communauté internationale agit la plupart du temps de façon imprévisible et incohérente.

Cela explique sans doute pourquoi il existe très peu de précédents en droit international qui permettent de savoir quel sort doit être réservé à un peuple qui revendique l'indépendance nationale mais qui n'est pas soumis à une puissance coloniale ou oppressive comme le voudrait normalement le droit des peuples à s'autodéterminer. On compte cependant, comme précédents, le cas des pays baltes et des autres républiques de l'ex-URSS ainsi que le cas de la Yougoslavie, où certains membres de la communauté internationale ont rapidement reconnu les nouveaux États. On pense aussi aux anciennes composantes de la Tchécoslovaquie, qui ont vécu une véritable « séparation de velours ».

Tous ces exemples sont fort récents et constituent des innovations par rapport au droit international traditionnel. Ces réussites sécessionnistes semblent avant tout reposer sur le fait que le nouvel État a pu exercer concrètement un contrôle effectif de son territoire et qu'il a été vite reconnu par un nombre appréciable de puissances influentes.



Le droit international laisse à la société revendiquant la souveraineté étatique la chance de « faire ses preuves » en tant qu'État viable et d'imposer de façon exclusive son autorité sur l'ensemble de son territoire.

Les responsabilités dans le secrétariat Le Hir

Richard Le Hir

Député indépendant d'Iberville

(Lettre à Gilbert, Lavoie, rédacteur en chef)

Dans votre éditorial de vendredi, vous revenez sur l'affaire des contrats accordés par l'ex-Secrétariat à la restructuration et vous soulevez un certain nombre de questions qui permettraient, selon vous, d'élucider la question des responsabilités de chacun dans cette histoire-là.

En ce qui me concerne directement, le Vérificateur général a pu établir les faits suivants :

□ à titre de ministre délégué attaché au Conseil exécutif, je n'avais pas d'autorité administrative sur le secrétariat, comme l'établit clairement l'organigramme rendu public par le vérificateur général dans son deuxième rapport ;

□ ce n'est pas moi qui ai autorisé le secrétaire général adjoint à la restructuration à faire affaire avec M. Lafrance ;

□ je n'ai été ni impliqué ni même consulté dans la décision prise par le cabinet du premier ministre de procéder par voie de dérogation dans le cas des contrats accordés par le secrétariat ;

□ Je ne suis jamais intervenu auprès du Conseil du Trésor ni d'aucun de ses membres pour influencer leurs décisions sur lesdits contrats. Au contraire, le dossier démontre que j'ai plutôt exigé du secrétariat qu'il fournisse au Conseil du Trésor toutes les précisions que celui-ci estimait nécessaires pour prendre ses décisions ;

□ J'ai toujours favorisé et facilité la tenue d'enquêtes sur la question des contrats, d'abord par le secrétaire général du gouvernement dès le mois de juin 1995 et ensuite en septembre en insistant de plus pour que l'enquête confiée au Vérificateur général soit la plus large possible, contre l'avis du secrétaire général et du cabinet du premier ministre qui eurent gain de cause en en limitant la portée ;

□ Je n'ai jamais même été en position de bernier qui que ce soit.

Ce sont là les faits qui ont permis au Vérificateur général de me mettre hors de cause et j'aimerais vous souligner au passage qu'il est assez rare que cela arrive, celui-ci ayant l'habitude de jeter sur les choses un regard assez critique.



Richard Le Hir, ex-ministre responsable du Secrétariat à la restructuration.

Qui plus est, je ne crois pas que le Vérificateur général aurait pris le risque de me mettre hors de cause et de compromettre, ce faisant, la crédibilité de sa fonction s'il avait eu la moindre parcelle de doute qu'une enquête subséquente de la Sécurité du Québec aurait pu remettre en cause ses propres conclusions.

Vous vous interrogez à juste titre sur

la question de la responsabilité des politiciens et des fonctionnaires. Or, le Vérificateur général a répondu à cette question, de façon assez subtile il est vrai, mais quand même de façon claire. Il est écrit noir sur blanc dans son rapport que le contexte d'urgence dans lequel le secrétariat travaillait avait favorisé le relâchement des mécanismes de surveillance. Or, ce contexte d'urgence était le fruit de la décision du premier ministre de précipiter la tenue du référendum. Le Vérificateur général a aussi blâmé la direction de l'administration du Conseil exécutif pour le laxisme dont elle avait fait preuve dans l'encadrement et la mise en place de contrôles adéquats au secrétariat. Or, la direction de l'administration du Conseil exécutif relevait du secrétaire général du gouvernement qui se trouve à être le sous-ministre du premier ministre.

Et c'est là que se trouve la réponse à vos questions. Dans notre système, le premier ministre jouit d'un prestige, d'une autorité et d'un ascendant importants sur les ministres et les fonctionnaires, en plus d'avoir un pouvoir discrétionnaire très considérable. S'il en use de façon responsable, tout va

pour le mieux dans le meilleur des mondes. S'il en use de façon irresponsable ou même téméraire, rien ne va plus. Et pour vous montrer à quel point ce que je dis est vrai, tout en relativisant grandement l'importance des 1,7 million \$ de contrats du Secrétariat à la restructuration, pensez au fonds de 19 milliards \$ que le premier ministre avait constitué pour parer aux éventualités post-référendaires en cas de victoire du OUI. La mise sur pied d'un tel fonds n'a jamais été discutée au Conseil des ministres. Et s'il avait fallu que le premier ministre en usât de façon irresponsable, ce sont tous les Québécois qui en auraient pâti.

Quant à moi, j'ai toujours dit que j'étais prêt à accepter mes responsabilités mais pas celles des autres. Dans cette affaire, j'ai su dès le départ que ce que me proposait M. Parizeau était risqué et je le lui ai dit. Qui plus est, à deux reprises, j'ai sérieusement songé à remettre ma démission et M. Parizeau le savait. Si je ne l'ai pas fait, c'est en raison des pressions que je subissais de mon entourage et de la difficulté que j'avais à envisager l'éventualité d'être pointé comme celui qui aurait fait avorter la tenue du référendum.

Volkswagen fait la lumière sur son passé d'entreprise nazie

■ BONN (AFP) — Volkswagen était une entreprise nazie et Adolf Hitler en était le père. Aujourd'hui, le premier constructeur européen ose raconter, dans un livre somme confié à un historien indépendant, comment, dans ses ateliers de Wolfsburg, 3000 prisonniers ou déportés ont été exploités de 1941 à 1945.

« C'est un chapitre pénible de notre histoire. (...) Si ces dix années de travail et ce livre contribuent un peu à surmonter le cynisme avec lequel l'histoire est oubliée, tous nos efforts seront récompensés », a résumé un membre du directoire de Volkswagen, Klaus Koks, lors de la présentation de l'ouvrage, mardi à Bonn.

En demandant, il y a dix ans, au professeur Hans Mommsen de rédiger ce pavé de mille pages, en lui laissant consulter des archives tardivement retrouvées, Volkswagen n'est pas la première entreprise allemande à se pencher sur son passé nazi. Avant elle, il y a eu Deutsche Bank, Siemens, ou Mercedes-Benz.

DEPUIS HITLER

Mais Volkswagen a cette particularité qu'elle n'existait pas avant l'arrivée d'Hitler au pouvoir en 1933 et est tout droit née de la volonté du Führer. « Nous étions l'obsession préférée d'Hitler », avoue M. Koks.

Autre coïncidence douloureuse pour Volkswagen, la paternité de la Volkswagen revient aussi à un ingénieur, Ferdinand Porsche, qui n'est autre que le grand-père du président du di-

rectoire actuel de Volkswagen, Ferdinand Piech.

Et c'est son propre père, Anton Piech, qui dirigea l'usine de Wolfsburg pendant les années de guerre. Transformée en forge d'armement, Volkswagen eu recours à des esclaves, des prisonniers et 850 déportées juives de Hongrie.

« Nous avons aussi un problème parce que nous avons un procès sur les bras aux États-Unis (avec General Motors) et, dans ce contexte, il y a un risque que ce matériel soit utilisé pour discréditer l'entreprise en lui collant une étiquette nazie », a reconnu M. Koks.

Hitler était un fan d'automobiles. Amateur de modèles sport et passionné de technique, il avait vu l'intérêt politique de promettre à l'homme de la rue une voiture accessible à toutes les bourses.

Au salon automobile de Berlin en mars 1934, le dictateur enjoint les constructeurs de l'époque de produire une « voiture du peuple », soit en allemand une Volkswagen.

« Avec un instinct sûr (...) Hitler avait vu que l'automobile était un symbole pour manifester son statut et en appe-

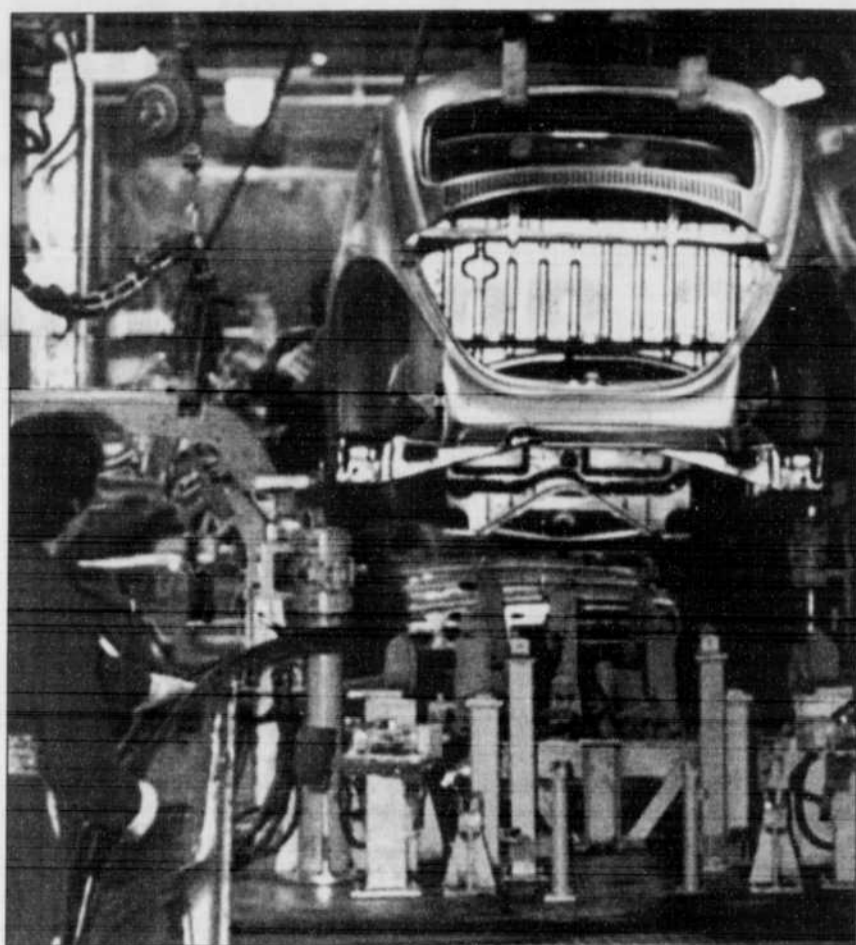
lait au besoin de s'élever dans l'échelle sociale ressentie par la grande masse », écrit M. Mommsen, professeur à l'université de Bochum aujourd'hui âgé de 66 ans.

Sceptiques, les industriels acceptèrent néanmoins de créer trois mois plus tard un bureau d'étude. L'usine de Wolfsburg sera fondée en 1938.

Rapidement, les matières premières viendront à manquer. Puis avec la guerre, la main d'oeuvre. Là, les esclaves amenés par les nazis pour faire tourner la machine de guerre travailleront dans des conditions inhumaines. Affamés, accablés par le froid et la fatigue, ils mourront très nombreux d'épuisement.

H. Mommsen aboutit à la conclusion que la direction de l'époque « a sa part de responsabilité des atrocités commises au camp de concentration de Laagberg », non loin de Wolfsburg où étaient rassemblés les détenus. Il dénonce l'« indifférence morale » d'un management technocratique.

L'historien reproche également à l'opinion allemande d'avoir longtemps refoulé le passé nazi de l'entreprise. Lorsque Ferdinand Porsche est mort le 30 janvier 1951, son rêve de « voiture du peuple » était en route, grâce à la volonté des vainqueurs occidentaux de l'Allemagne de reconstruire la partie ouest du pays. « Bien pire, la Cocci-nelle est devenue le symbole remarquable de la renaissance économique de l'Allemagne de l'Ouest », dit-il.



Volkswagen a cette particularité qu'elle n'existait pas avant l'arrivée d'Hitler au pouvoir en 1933 et est tout droit née de la volonté du Führer. « Nous étions l'obsession préférée d'Hitler », avoue un témoin de cette époque.

La nouvelle Jeep TJ poursuit la tradition de succès

STEVE MERYL
Canatexte

Les inconditionnels du Jeep ont dû retenir leur souffle quand Chrysler a annoncé qu'il procédait à une modification de son modèle tout-terrain, la troisième seulement en 55 années d'histoire.

Les tentations d'abuser de la formule n'ont pas dû manquer. Le marché de l'utilitaire sport est très fort à l'heure actuelle, et les consommateurs recherchent un véhicule offrant à la fois le confort d'une voiture traditionnelle et les qualités d'un véhicule tout-terrain.

Mais Chrysler ne s'est pas contentée de transformer son Jeep pour plaire aux yuppies.

MÊME ASPECT

Le Jeep TJ 1997, qui remplace le YJ (les deux modèles portent le nom Wrangler aux États-Unis), conserve l'aspect et les qualités d'un Jeep tout en offrant une suspension considérablement modernisée et une cabine de pilotage plus confortable.

Le but, dit John Levasseur, directeur de la commercialisation et de la planification chez Chrysler Canada, était de « produire un véhicule de route acceptable et un véhicule tout-terrain exceptionnel ».

Chrysler a consacré la modeste somme de 260 millions \$US au nouveau look, mais affirme que le TJ est entièrement transformé. Ce qui n'est pas complètement vrai, puisque les moteurs de quatre et six cylindres restent les mêmes. Mais les changements sont quand même évidents au premier coup d'oeil.

Ce qui est le plus frappant, c'est la transformation de la silhouette. Les phares carrés du YJ sont remplacés par des phares circulaires et une calandre plus verticale, ce qui accentue sa ressemblance avec son ancêtre à vocation militaire de la Deuxième Guerre mondiale. Dans l'ensemble, la silhouette ne diffère pas beaucoup de celle du YJ, mais paraît un peu plus petite.

À l'intérieur, on remarque une nouvelle présentation du tableau de bord et des coussins de sécurité gonflables pour le conducteur et le passager du siège avant.

L'accès aux places arrière reste toujours aussi difficile en raison du seuil élevé du véhicule. Le toit souple et le toit rigide offert en option sont très bruyants, mais il est probable que le marché visé, celui des célibataires nantis de 20 à 30 ans, ne s'en formalisera pas. Le changement le plus important apporté au TJ est l'utilisation de nouvelles suspensions à ressorts hélicoïdaux, assorties à des essieux rigides.

J^e n'aurais
jamais pensé
qu'un jour
j'appellerais mon
compte-^chèques



Vous devez payer vos comptes aujourd'hui. Vous n'avez pas de chèque, pas d'enveloppe, pas de timbre, la banque est fermée, vous n'avez pas envie de faire un saut au guichet automatique. Bien installée dans le fauteuil de votre salon, au téléphone, vous souriez...

Avec le service téléphonique automatisé **TelNat**, vous effectuez toutes vos transactions courantes au moment qui vous convient. Vous désirez des renseignements additionnels sur vos affaires bancaires? Profitez-en, pendant votre appel, pour parler de vive voix à un représentant **TelNat**.

La banque au bout des doigts, c'est quand même formidable.

Renseignez-vous sur nos services automatisés et sur nos programmes à frais fixes qui vous permettent de les utiliser à peu de frais, en composant le (514) 394-5555 ou le 1 888 TELNAT-1.

il faut penser autrement

BANQUE NATIONALE

Les abonnés de Bell Mobilité au Québec peuvent communiquer avec le service TelNat sans frais de temps d'antenne en composant #TelNat, ou #TelData pour le Guichet personnel.