

QUESTIONS D'ARGENT

SUR LES MARCHÉS

La samba du « real problem »

Au risque de mal traduire le jeu de mots en anglais de M. Jean Larocche, les marchés boursiers ont subi les effets d'un « real problem » la semaine dernière avec la dévaluation de la monnaie brésilienne.



Louis Tanguay

Selon le conseiller en placements chez Nesbitt Burns, les marchés cherchaient un prétexte à une baisse et l'ont trouvé dans ce problème qui a dominé l'actualité financière des derniers jours. Il souligne que, même si peu d'analystes en parlent, les difficultés de la banque centrale ont découlé de l'attitude de la seule des 28 provinces brésiliennes dirigée par un adversaire politique du président du gouvernement central.

Le côté positif des déboires des institutions brésiliennes pourrait être de tempérer les propos du président de la réserve fédérale américaine quant à une éventuelle fin des diminutions de taux d'intérêt, voire une augmentation. M. Marcel Côté, représentant de RBC Dominion valeurs mobilières, lui, garde en mémoire l'effet tequila de la dévaluation du peso mexicain de janvier 1995.

Cette année, dit-il, c'est la samba qui a fait perdre respectivement 4 et 3% de leur valeur aux indices majeurs de New York et Toronto. On peut aussi lui attribuer la chute de près de 5,5% du sous-indice torontois des métaux et minéraux.

Le secteur des services financiers aussi en baisse de plus de 5% réagissait en sympathie avec les titres des banques américaines, même si les banques canadiennes sont faiblement exposées aux problèmes sud-américains.

Le pire de l'effet « real » (comme la chute de quelque 500 points de l'indice Dow Jones) devrait être derrière nous, dit M. Claude Auger de Lévesque Beaubien Geoffrion à Québec, même si des soubresauts demeurent possibles. Il rappelle que le produit intérieur brut du Brésil étant comparable à celui du Canada les problèmes de ce pays peuvent difficilement se faire sentir aussi violemment dans l'économie mondiale que ceux qui ont affaibli l'ensemble des économies asiatiques.

Dans ce contexte, précise M. Auger, la question à se demander est à savoir si les compagnies vont répondre aux grandes attentes des investisseurs.

À ce chapitre, souligne M. Larocche, c'est une grosse semaine qui commence aux États-Unis. Il surveille particulièrement General Electric, Bristol Myers, McDonald, IBM, Microsoft et Lucent.

M. Côté ajoute que Motorola et Yahoo, par exemple ont divulgué des résultats supérieurs aux attentes des

Voir MARCHÉS en B2

RÉJEAN LACOMBE
Le Soleil

■ QUÉBEC — L'industrie laitière québécoise est confrontée depuis une décennie à une situation pour la moins paradoxale.

D'abord, le nombre de fermes laitières n'a cessé de diminuer au fil des ans. De plus, la liste des producteurs laitiers rétrécit comme peau de chagrin. En outre, le cheptel laitier accuse annuellement des pertes importantes. Malgré ce tableau peu reluisant, la production laitière au Québec est en constante croissance.

La publication de la 12^e édition des « Faits saillants laitiers québécois », réalisée par le Groupe de recherche en économie et politique agricoles (GREPA) de l'université Laval, nous apprend que le nombre de producteurs laitiers est passé de 14 726 en 1988-1989 à 10 268 en 1997-1998. Une

perte de 4458 producteurs en dix ans. Entre 1996-1997 et l'an dernier, le Québec a perdu 353 producteurs laitiers.

Le nombre de fermes laitières a également piqué du nez. En 1981, on comptait 22 175 fermes spécialisées dans la production laitière. Quinze ans plus tard, soit en 1996, on retrouve sur le territoire québécois 11 557 fermes. Ainsi, 10 618 entreprises ont disparu de la carte ou encore ont fusionné.

En une décennie, le cheptel laitier en a, lui aussi, pris un coup. En 1986, on retrouvait 577 743 vaches sur le sol québécois. Dix ans plus tard, le troupeau laitier était composé de 471 888 bêtes. Il s'agit là d'une diminution de 105 888 vaches.

LE LAIT COULE À FLOT

Mais, ironie du sort, le lait coule à flot au Québec et même plus que jamais. La production de lait atteignait en 1993, un peu moins de 2,6 milliards de kilolitres. Loin d'être tarées, les vaches québécoises fournissent trois

ans plus tard plus de 2,7 milliards de kilolitres, une hausse de 135,9 millions de kilolitres.

Les spécialistes du GRÉPA constatent qu'en 1993, la production moyenne de lait par vache au Québec atteignait 7800 kilogrammes. Quatre ans plus tard, soit en 1997, cette production passait à 8227 kilogrammes, soit une hausse de 427 kilogrammes.

Cette solide performance des vaches laitières du Québec est avant tout attribuable à la constante amélioration du troupeau laitier québécois. Un programme que l'on a baptisé dans le jargon de la profession PATLQ.

Les producteurs laitiers possèdent de plus en plus des vaches de race qui sont soumises à un régime alimentaire très sophistiqué. Toutes leurs performances sont scrupuleusement enregistrées et analysées.

TRANSFORMATION

Au Québec, la grande majorité du lait produit prend le chemin de la transfor-

mation. En 1997, le secteur de la consommation s'appropriait 662,3 millions de litres de lait. Le secteur de la transformation est beaucoup plus gourmand. Il a utilisé 2,2 milliards de litres de lait en 1997, soit un peu moins de la moitié du lait produit au Canada et destiné à la transformation.

C'est la fabrication du fromage cheddar qui, en 1997, utilisait la plus grande quantité de lait avec 30,5 millions de kilogrammes. On a produit ainsi 60,8 tonnes de ce type de fromage.

Pour fabriquer le beurre, on fait appel à 19,5 millions de kg. En 1997, on a donc produit 33,1 tonnes de beurre. La poudre de lait écrémé utilise 15,3 millions de kg et les fromages de spécialité, 12,7 millions de kg. Dans ce dernier cas, les fromagers québécois ont produit 123,4 tonnes de ces fromages qui comprennent toutes les sortes de fromages autres que le cheddar, le cottage et le chèvre.

L'AUTOMOBILE

VOLVO S80

Une routière tout en douceur

■ QUÉBEC — Cette toute nouvelle Volvo remplace la S90 au sommet de la gamme, pour l'instant. La S80 se distingue par ses roues motrices avant, par son moteur six cylindres en ligne placé transversalement et bien sûr par quelques nouveautés au chapitre de la sécurité. La version de base est animée par un moteur de 2,9 litres tandis que la T6 a droit à un biturbo de 2,8 litres.



Raynald Côté
Collaboration spéciale
CAA-QUÉBEC

leurs bons supports latéraux et lombaires à l'avant.

De plus le dégagement pour la tête et les jambes convient très bien pour la grande majorité des personnes. Le conducteur jouit d'une très bonne position de conduite mais qui serait



La Volvo S80 remplace la S90 au sommet de la gamme

meilleure pour ceux de grande taille si le volant télescopique et inclinable pouvait être levé plus haut.

À l'arrière, le dossier de la banquette peut être rabattu en sections 60/40 en plus de posséder dans la section 60 une trappe pour des objets comme des skis. Si on apprécie ces éléments, on aimerait que le mécanisme pour déverrouiller les sections du dossier soit situé dans le dossier lui-même et non dans le coffre comme c'est le cas. Il faut déverrouiller le mécanisme puis se rendre dans l'habitacle pour rabattre le dossier : pas très pratique.

Le coffre gargantuesque possède un plancher plat et un seuil bas. De plus

il est doté d'une sorte de ruban pour tenir en place de menus objets.

COMMODITÉS ET SÉCURITÉ

Avec sa finition soignée, son insonorisation réussie, ses nombreux espaces de rangement et son équipement cosmé, l'habitacle se veut un endroit où il est facile de passer de nombreuses heures à condition de pouvoir y entrer. En effet, seule la porte du conducteur possède une serrure ce qui peut compliquer l'accès si le contrôle à distance et la serrure refusent de fonctionner en même temps. Il reste alors à entrer par le coffre!

Parmi les éléments indissociables d'une voiture de luxe on retient un ex-

cellent système de son avec commandes sur le volant, des lampes de lecture bien disposées, des sièges à commandes électriques avec mémoire pour le conducteur, un très efficace climatiseur automatique à contrôle individuel de la température pour le conducteur et le passager, etc. Toutefois le ventilateur se fait un peu trop entendre et cela devient agaçant à la longue.

Évidemment on ne peut traiter d'une Volvo sans s'attarder à la sécurité. La S80 se veut la Volvo la plus sécuritaire jamais construite. En plus des coussins gonflables, des coussins latéraux, de l'ABS, de phares puissants, de l'antipatinage, de cinq ceintures trois points et de cinq appuie-tête, cette voiture possède un système appelé « WHIPS » et un autre nommé « IC ».

Le WHIPS (Whiplash Protection System) a été conçu pour diminuer les entorses cervicales qui surviennent principalement lors des collisions arrière. Ainsi, lorsque le véhicule est heurté par l'arrière, le dossier et l'appuie-tête des sièges avant se déplacent vers l'arrière pendant que des ressorts absorbent une partie du choc après quoi le dossier s'incline jusqu'à un angle de 15 degrés pour également diminuer la force de l'impact. Le IC (Inflatable Curtain) est en fait un rideau gonflable qui se déploie à partir du plafond pour protéger la tête des occupants lors des collisions latérales.

AUTRES TEXTES

- Essai routier Page B 5
- Conseils du CAA Page B 4

Toutes nos félicitations!

Promotion de janvier

0\$ comptant

999\$ comptant

NISSAN

Sentra XE 1999 avec climatiseur 225\$*

Altima GXE 1999 279\$*

Madame Nicole Gauthier de Clermont dans Charlevoix est l'heureuse gagnante d'un montant de 10 000\$ dans le cadre de la promotion « 10 000\$ à qui le climat? », offerte exclusivement chez Roberge Nissan. La direction de Roberge Nissan tient à la féliciter et à remercier toute sa clientèle d'avoir participé en si grand nombre.

* Location Desjardins 48 mois. Taxes, immatriculation et assurances en sus. Frais de transport et préparation inclus. Limite de 18 000 km par année. Frais de 10 cents du kilomètre excédentaire. Sur approbation du crédit.

ASSURANCE DÉPANNAGE DE NISSAN
GARANTIE SANS SOUCI DE NISSAN

1997 Plus de liberté Nissan

ROBERGE NISSAN

6964, boul. Ste-Anne, L'Ange-Gardien
1-800-787-1475 822-1475

PARLONS FRIC

Résolutions financières et calendrier fiscal

La période des Fêtes suscite toujours de bonnes résolutions. Dans cette foulée, une visite au Salon Épargne-Placements constitue souvent le premier geste concret posé. Comme cet événement se terminait hier, voici d'abord quelques suggestions de résolutions visant l'atteinte de l'indépendance financière. Dans un deuxième temps, nous vous présentons quelques dates importantes du calendrier fiscal annuel.

- Alors, sans plus tarder, allons-y ! Vous devriez :
- 1 — Débuter tôt vos déclarations 1998 afin d'y réclamer toutes les déductions et tous les crédits auxquels vous avez droit. Respecter la date limite de production et de paiement de tout solde dû, et vérifier vos deux avis de cotisation sur réception;
 - 2 — Verser vos acomptes provisionnels aux dates requises si vous devez en faire et ce, même en utilisant des placements non enregistrés, si nécessaire;
 - 3 — Toujours exiger les pièces justificatives attestant de vos déboursés possiblement reconnus par le fisc (frais médicaux, de garde d'enfants, d'intérêts déductibles, dons de charité, etc.) et classez-les en lieu sûr pour pouvoir les retracer facilement en temps opportun.
 - 4 — Cotiser le plus tôt possible à votre REÉR afin d'y maximiser l'accumulation des revenus à l'abri de l'impôt. Utiliser, si nécessaire, les paiements préautorisés mensuels pour faciliter votre gestion budgétaire et vous inculquer cette discipline. Envisagez d'utiliser vos contributions accumulées inutilisées en empruntant si nécessaire;
 - 5 — Profiter autant que possible des occasions

- permises par la loi pour effectuer du fractionnement de revenu à l'intérieur de votre famille: REER au conjoint, fractionnement de la rente de retraite de la RRQ, paiement des dépenses du ménage par le conjoint au plus haut revenu, régime enregistré d'épargne études, compte pour enfants et/ou petits-enfants, dons à vos enfants majeurs pour des fins spécifiques telles que contributions à leur REER et remboursement de leur hypothèque. Cela pourrait même aller jusqu'à leur permettre de gagner, suffisamment de revenu pour profiter de leurs différentes déductions et de leurs différents crédits, et leur faire défrayer eux-mêmes les frais habituellement payés par vous après impôts;
- 6 — Déterminer le rendement après impôts de votre portefeuille non enregistré;
 - 7 — Structurer vos affaires (dans la mesure du possible) pour rendre vos dépenses d'intérêt déductibles d'impôt;
 - 8 — Planifier toujours à l'avance vos transactions importantes, et en analyser tous les impacts fiscaux et financiers avant d'y procéder;
 - 9 — Étudier les impacts du budget fédéral et provincial dès leur sortie pour ajuster vos stratégies fiscales en conséquence;
 - 10 — Procéder à votre planification successorale, c'est-à-dire établir vos objectifs et rédiger un testament notarié pour les exprimer, tout en profitant au maximum des allègements fiscaux possibles dans une telle éventualité. Réviser vo-



Pierre Juneau
Collaboration spéciale avec la coopération de Jean Courchesne

tre portefeuille d'assurance-vie en conséquence si nécessaire.

DATES FISCALES «BU-TOIR»

Comme vous le savez maintenant, fiscalité est notamment synonyme de délais. Votre calendrier 1999 devrait indiquer plusieurs dates limites où vous devriez au plus tard prendre certaines mesures et/ou produire certains documents. En voici quelques exemples (validez votre situation avec votre conseiller):

- Janvier 1999: demandes de réduction de vos déductions à la source si vous prévoyez des déboursés déductibles importants pour 1999 (ex. contribution REER, frais de garde, pension alimentaire, etc.);
- 28 février: production et remise par les propriétaires d'immeubles locatifs des relevés 4 (provincial) à leurs locataires; et production et remise par les employeurs des feuillets T-4 et du relevé 1 à leurs employés.
- 1^{er} mars: cotisation (et certains transferts indirects) à un REER pour l'année 1998; et, remboursement annuel du REER de certains utilisateurs du Régime d'accès à la propriété (RAP). Dernier jour pour procéder à un achat donnant droit à un crédit pour corporation à capital de risque des travailleurs pour 1998. Dans les cas de contribuables décédés en 1998, dernière date pour que le liquidateur contribue au REER du conjoint survivant pour déduire cette contribution dans la déclaration finale du défunt.

- 15 mars (ainsi que juin, septembre et décembre): acomptes provisionnels fédéral et/ou provincial si vous en respectez les conditions.
- 30 avril: production de vos déclarations de revenus fédéral et provincial, ainsi que le paiement des impôts dus (voir règles particulières pour les exploitants d'une entreprise non incorporée ou des membres d'une société de personnes). Date limite de contribution à un REER seulement pour les particuliers ayant cessé de participer à un régime de pension agréé (RPA) en 1997 ou 1998 et pour qui l'administrateur du régime aura déclaré au plus tard le 31 mars 1999 un facteur d'équivalence rectifié (FER).
- 30 septembre: achat d'une résidence admissible si vous avez retiré des sommes de votre RPA en 1998.
- 31 décembre: conversion du REER en revenu de retraite des détenteurs ayant atteint 69 ans en 1999: si vous n'avez pas de conjoint plus jeune, c'est aussi la dernière occasion de contribuer. Enfin, date limite où doivent survenir certains déboursés et achats admissibles pour être reconnus en 1999.

POUR NOUS REJOINDRE

NDLR — Cette chronique est ouverte aux questions des lecteurs. Deux comptables, Jean Courchesne, c.g.a. et Pierre Juneau c.a., représentants 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

MARCHÉS Plusieurs titres à surveiller

Suite de la B1

analystes. Même chose pour AMD dont le titre a pourtant faibli à cause de problèmes d'inventaire. Eastman Kodak a aussi encaissé un dur coup ce qui prouve que, même avec de bons résultats, en cas de doute, les investisseurs sont prêts à envoyer les titres au «banc des punitions». Au Canada, M. Côté ajoute que le seul sous-indice brillant a été celui des produits de consommation, avec en tête de liste (question de froid ou d'hiver) Seagram en hausse de 3,40\$. QLT Phototherapeutics, dont on parlait la semaine dernière, a aussi gagné 5,20\$. Par contre, affirme M. Laroche, Loewen a encore perdu 42% de sa valeur la semaine dernière à cause d'une décision des autorités floridiennes. Le titre lui semble frappé pour longtemps.

Loewen a encore perdu 40% de sa valeur

Mais, sous un angle plus optimiste, il souligne le gain d'environ 25% mérité par le spécialiste de la fibre optique JDS Fitel pour ses profits en hausse de 88%. Un gain presque aussi important de l'action de ATI Technologies et de très forts volumes de transactions ont salué la multiplication par deux des revenus et profits de la compagnie. M. Auger souligne que c'est une bonne nouvelle pour de nombreux détenteurs de fonds communs de placement puisque le titre est suivi par plusieurs gestionnaires. Il observe aussi que chez Air Canada le taux d'occupation des sièges d'avion, en hausse mois après mois laisse croire à de bons résultats trimestriels. Dans un style d'investissement plus osé, il fait remarquer que le fabricant de médicaments génériques injectables Promedica Life Sciences, coté en Bourse seulement depuis juillet, vient de signer une entente importante avec une grosse institution américaine et de faire une acquisition pour remplir ses nouvelles commandes.

Résultats satisfaisants



Malgré le mauvais temps de vendredi, le 18^e Salon Épargne-Placements a connu une augmentation satisfaisante de son achalandage, estimait le président de l'événement, M. Serge Martin, hier. En tout, ce sont près de 3000 personnes qui ont visité les quelque 200 stands installés dans l'enceinte du Centre des congrès. Selon M. Martin, les Québécois semblent de plus en plus aguerris en ce qui a trait à leurs finances personnelles. «C'est le premier salon où, en effet, je perçois une évolution. J'ai enfin l'impression que ce que je fais depuis 18 ans commence à porter fruit», a-t-il commenté.

LES DEJEUNERS

causeries HORS SÉRIE

QUÉBEC 1999
Perspectives économiques et politiques

Des événements importants ont marqué l'année 1998, tant dans le secteur public que dans le secteur privé. Quels en seront les impacts pour votre entreprise en 1999?

Pour commencer l'année bien informé, participez à cette rencontre dynamique au cours de laquelle vous aurez l'occasion de poser vos questions à nos experts invités et d'échanger avec eux sur les sujets qui vous concernent.

LE MARDI 19 JANVIER 1999
À 11H30
Capitole de Québec

Prix membres: 37\$/taxes en sus
non-membres: 45\$/taxes en sus

COMPLET

CONFÉRENCIERS:

- Michel Vastel**
Chroniqueur
Le Soleil
- Pierre Fortin**
Professeur d'économie
U.Q.A.M.

PRÉSENTATEUR:
Marc Perreault
Animateur,
CITF RockDétente
107,5 FM

ANIMATEUR:
Pierre Jobin
Chef d'antenne,
Le TVA 18 heures

LOGOS: BANQUE CIBC, Bell, CITF, LE SOLEIL, TÉLÉ 4

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU QUÉBEC MÉTROPOLITAIN

Renseignements: 692-3853 poste 221

Vendeur de l'année 1998

Plus que jamais meilleur dans son domaine, André Gagné mérite ce titre pour la 2^e année consécutive.

Bravo André!

Cet exploit n'est pas le fruit du hasard. Au fil des ans, André a acquis la confiance de sa clientèle par un travail acharné, il a su établir des relations de confiance et se bâtir une grande crédibilité.

L'occasion est idéale pour remercier cette clientèle qui, elle aussi, porte une part du succès d'André. A ses remerciements, notre meilleur vendeur ajoute une promesse, celle de continuer à être à la hauteur de la confiance témoignée.

En 1999, vous saurez où aller et qui rencontrer pour effectuer l'achat ou la location d'un véhicule. Lallier Ste-Foy et André Gagné, un duo inséparable et profitable à toutes et à tous!!

ANDRÉ GAGNÉ
Vendeur émérite

Membre du conseil d'excellence Honda

2000

lallier
www.lallier-ste-foy.com

2000, Jean-Talon Nord
Sainte-Foy 687-2525
(boul. Charest Ouest)

Concessionnaire Honda
no 1 au pays depuis 8 ans

HONDA

Ne vous laissez pas prendre... Appelez «Météo conseil» avant de partir!

Frais de 1.95 \$ la minute

1 900 565-4455

Environnement Canada

John Weaver prendra la tête d'Abitibi-Consolidated en avril

Ses premiers commentaires sont de mauvais augure pour l'usine de Chandler

■ MONTREAL (PC) — M. John Weaver, un vice-président d'Abitibi-Consolidated, deviendra président et chef de la direction du géant canadien le 27 avril, à l'occasion de l'assemblée annuelle des actionnaires de l'entreprise.

L'actuel président et chef de la direction d'Abitibi-Consolidated, M. James Doughan, prendra alors sa retraite, tout comme le président du conseil d'administration, M. Ronald Oberlander.

L'entreprise devrait nommer un remplacement pour M. Oberlander avant l'assemblée annuelle.

M. Weaver est actuellement vice-président directeur d'Abitibi-Consolidated, et président de la division Exploitation et ventes de papier journal. Il est notamment responsable d'un volume de production de plus de trois millions de tonnes, et d'un chiffre d'affaires supérieur à 2 milliards \$.

Dans un communiqué émis vendredi, le président du Comité des ressources humaines et de la rémunération du conseil d'administration d'Abitibi-Consolidated, M. John Tory, a indiqué que le conseil voulait un successeur qui avait fait ses preuves.



John Weaver

« M. Weaver a plus d'une réussite à son actif, et son engagement à obtenir des résultats et à réaliser la vision de la société a convaincu les membres du conseil, a-t-il déclaré. C'est la personne idéale pour diriger Abitibi-Consolidated dans une nouvelle ère de croissance. »

M. Weaver détient notamment un doctorat et une maîtrise en science de l'Institut of Paper Chemistry, le plus grand établissement postuniversitaire de l'industrie des pâtes et papiers.

Avant la fusion d'Abitibi-Price et de Stone-Consolidated, M. Weaver était le président du comité d'exploitation d'Abitibi-Price. À ce titre, il a notamment participé à la réalisation d'une stratégie de compression des coûts de production des usines.

Dans un communiqué émis vendredi, il a d'ailleurs fait des commentaires qui pourraient être de mauvais augure pour l'usine de Chandler, qui serait dotée de coûts de production élevés.

« Nous devons abaisser davantage les coûts de nos usines, ce qui implique qu'il faudra continuer de mettre les installations trop coûteuses hors service, un processus pénible, mais nécessaire », a-t-il déclaré.

Cette semaine, les résidents de Chandler ont protesté contre la décision de fermer une des machines de l'usine d'Abitibi-Consolidated, une décision entraînant la mise à pied de 200 des 600 employés.

« Je crois que nous pouvons atteindre des résultats financiers bien meilleurs que nous l'avons fait à ce jour, a affirmé M. Weaver. Nos actionnaires méritent des rendements plus élevés et nos clients, une meilleure

combinaison valeur-service. »

La fusion entre Abitibi-Price et Stone-Consolidated a produit jusqu'à maintenant des économies annualisées de 165 millions \$. M. Weaver est persuadé d'atteindre l'objectif de 200 millions \$.

Abitibi-Consolidated est maintenant le plus grand fabricant et distributeur de papier journal au monde, ainsi qu'un chef de file de la fabrication de papiers de pâte mécanique non couchés.

PRENEZ LA ROUTE DU GRAND LUXE.



VOICI LA TOUTE NOUVELLE SONATA 1999

La toute nouvelle Sonata offre une élégance rare, un style avant-gardiste, une mécanique sophistiquée, ainsi que des performances et une tenue de route que l'on retrouve que dans les berlines de luxe.

De plus, le confort, l'espace, le silence de roulement et la sécurité sont au rendez-vous dans la toute nouvelle Sonata. Les modèles GL et GLS sont dotés de série d'une transmission automatique à 4 vitesses, d'un climatiseur, d'un régulateur de vitesse, d'une radio stéréo électronique ainsi que de rétroviseurs extérieurs dégivrants, de lève-glace et du verrouillage des portes, tous à commandes électriques. De plus, le modèle GLS est rehaussé de superbes contours au fini bois, d'une sellerie en cuir livrable et, de série, d'un lecteur de disques compacts et d'un système de filtration perfectionné qui élimine le pollen. La sécurité est également à l'honneur avec deux coussins gonflables à l'avant (avec puissance de déploiement réduite), un système de détection de la présence d'un

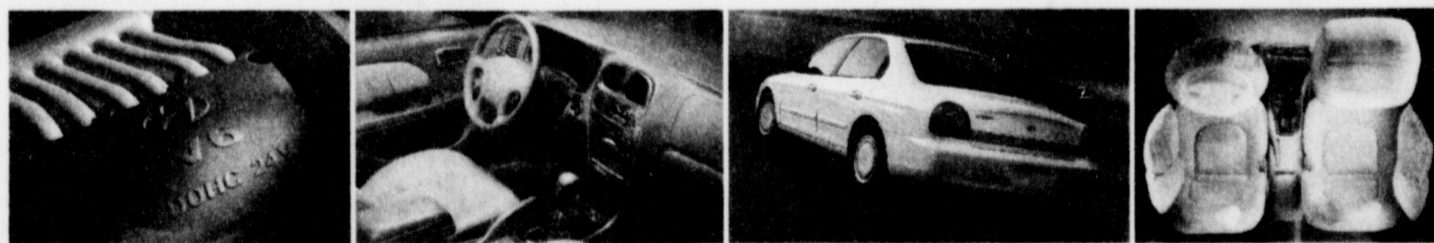
passager, des poutrelles en acier de très haute résistance dans les portes, des zones déformantes à l'avant et à l'arrière et, en option, des coussins gonflables dans les portières avant ainsi qu'un système de freins antiblocage (ABS) et antipatinage. Le tout nouveau moteur V6 en aluminium à double arbre à cames en tête et 24 soupapes de la GLS assure des performances supérieures ainsi qu'une conduite et une tenue de route exemplaires.

Le roulement est plus doux et plus confortable que jamais grâce à des amortisseurs à gaz sous pression et une suspension de technologie avancée à double bras oscillant à l'avant et à bras multiple à l'arrière. Il ne fait aucun doute, la Sonata 1999 redéfinit les normes en matière de luxe dans le créneau des voitures intermédiaires. Faites-en l'essai très bientôt et vous comprendrez!

Pour plus de renseignements, composez le 1 800 461-5695.

« LA NOUVELLE SONATA PROUVE QUE HYUNDAI OFFRE UNE VOITURE CAPABLE DE SE MESURER AUX MEILLEURES DE CE CRÉNEAU. »

Jacques Rainville - Le magazine Carguide



Une intermédiaire de grand luxe à partir de 19 495 \$*



HYUNDAI
UNE ÈRE NOUVELLE

*PDFS de la Sonata GL 1999 à partir de 19 495 \$, transport, immatriculation, préparation et taxes en sus. Le concessionnaire peut vendre à prix moindre. Détails chez les concessionnaires.

Garantie du groupe
motopropulseur de 5 ans/100 000 km
Programme d'assistance routière
24 heures de 3 ans/60 000 km

EN BREF

REGINA

Perte d'emplois

La coopérative Saskatchewan Wheat Pool a annoncé, vendredi, la restructuration de sa division alimentaire CSP Foods, ce qui entraînera la suppression de 119 postes à ses usines de LaPrairie, au Québec, et de Colborne, en Ontario. La production de garnitures, glaçages, fondants, produits au marasquin et l'emballage de fruits et de noix de boulangerie seront centralisés à l'usine située en banlieue de Toronto. Dans un communiqué, le dirigeant Bill Hunt note que les employés touchés recevront des indemnités de licenciement équitables. CSP Foods est aussi fournisseur de farines et de mélanges préparés, au Canada et aux États-Unis. (PC)

Avis de demande de dissolution

Avis est par les présentes donné que la compagnie « 2737-0550 QUEBEC INC. », compagnie constituée en vertu de la Partie I-A de la Loi sur les compagnies (Québec), ayant son siège social à Ste-Foy, province de Québec, demandera à l'inspecteur général des institutions financières la permission d'obtenir sa dissolution, en vertu des dispositions de l'article 29 de la Loi sur les compagnies (Québec).
Montréal, ce 14 janvier 1999.
GARIEPY MARCOUX,
RICHARD DUBOIS, s.n.c. avocats

Le supermarché de l'AUTOMOBILE LE SOLEIL le lundi

Hydro Québec

APPELS D'OFFRES ET SOUMISSIONS

Les entrepreneurs et les fournisseurs peuvent obtenir de l'information sur les appels d'offres ouverts et le résultat d'ouverture des plis d'Hydro-Québec en visitant le site Internet de l'entreprise:

www.hydroquebec.com/soumissionnez ou en composant un des numéros de téléphone suivants:

Montréal et environs : (514) 745-5720
Extérieur : 1 800 363-0910

Automobiles Lévis Ltée
144, rte Kennedy
Lévis 833-7140

Hyundai St-Georges
10555, 1re Avenue
St-Georges Est
Comté de Beauce 228-8814

Porlier Automobiles Inc.
100, Napoléon
Sept-Îles 962-1828

Luxoto Inc.
484, Côte Joyeuse
St-Raymond
990-0283

Montmagny Hyundai
150, boul. Tache Ouest
Montmagny 248-7877

Gaspésie Auto Inc.
Route 132
Bonaventure Ouest
Bonaventure 534-2191

Ste-Foy Hyundai
2650, Dalton
Ste-Foy 654-9292

Rivière-du-Loup Hyundai
289, Temiscouata
Rivière-du-Loup 862-8144

Rimouski Hyundai
375, boul. Ste-Anne
Pointe-au-Père 724-2231

M. Lessard Ltée
659, boul. St-Joseph
Québec 623-5471

Boulevard Hyundai
40, boul. Comeau
Baie-Comeau 294-2886

Vignean Hyundai
1199, Chemin Principal
Étang-du-Nord 986-5006

Centre Hyundai Québec
1605, boul. Henri-Bourassa
Québec 522-3738

Ruby Auto Inc.
2272, rue Notre-Dame Nord
Thetford Mines 338-4665

Automobiles Hyundai Matane
1560, du Phare Ouest
Matane 562-4444

Garage Jean-Roch Thibault
909, Mgr-de-Laval
Baie-St-Paul 435-2379

Nadeau Hyundai
680 Main Street
St-Basile, New Brunswick
(506) 263-5505

L'AUTOMOBILE

LE COURRIER DE L'AUTO

Q: Je n'ai pas vraiment l'habitude de porter attention à la consommation d'essence de ma voiture mais, dernièrement, j'ai remarqué qu'elle consomme davantage de carburant par temps très froid. Je suppose qu'il s'agit là d'un phénomène normal puisque tout rentre dans l'ordre dès que la température devient plus clémente. Jusqu'à quel point la température peut jouer un rôle en matière de consommation de carburant?

R: Dans la dernière édition du Guide de consommation de carburant que publie chaque année Transports Canada, on consacre une partie de cette publication aux divers facteurs influant sur la consommation.

Pour ce qui est de la température, voici ce qu'on y indique: «Des essais effec-

tués en laboratoire, à de basses températures et dans des conditions de ville, montrent qu'à 0°C la consommation de carburant augmente d'environ 8% et à -30°C, d'environ 30%.

La combinaison de basses températures, de trajets courts et de trop longues périodes de marche au ralenti pour réchauffer le moteur peut accroître de 50% la consommation de carburant en hiver par rapport à l'été.»

Toujours selon cette même source, si vous avez en plus à rouler sur la neige, il y a de fortes chances que cela augmente la consommation de carburant de votre véhicule, en raison du patinage accru des roues et de la plus grande résistance au mouvement. Un vent contraire a, lui aussi, son effet. Il serait à peu près le même

qu'une augmentation équivalente de la vitesse du véhicule.

PUBLICATION

Le sujet vous intéresse? En vertu du programme fédéral «Le bon Sens au volant», vous pouvez obtenir des renseignements sur «tous les aspects de la conduite automobile en respectant l'efficacité énergétique, qu'il s'agisse de la façon de conduire ou d'entretenir son véhicule ou même de l'achat d'un véhicule neuf.» On peut se

procurer gratuitement la trousse d'information «Bon Sens au volant» à: Publications Énergie Office de l'efficacité énergétique a/s du Groupe Communication Canada Ottawa (Ontario)



K1A 0S9
Télécopieur: (819) 994-1498
Téléphone: Bon Sens au volant:
1 800 387-2000
Internet: <http://auvolant.rncan.gc.ca>

Q: Devrait-on remplacer un siège à la suite d'un accident?

R: Oui, dans la presque totalité des cas. Un siège d'auto peut subir des dommages lors d'un accident, le rendant inefficace dans l'éventualité d'une autre collision. Le consommateur devrait même inclure les frais de remplacement d'un siège de sécurité dans la réclamation qu'il fait à son assureur, à la suite d'un accident, étant donné que cette perte fait partie de celles découlant de l'accident. Lors d'un impact, la force de la collision et le poids de l'occupant exercent une

pression sur le système de retenue. La plupart des fabricants de ces dispositifs indiquent dans leur manuel d'instructions qu'on ne doit pas utiliser un tel système s'il a été impliqué dans un accident. Cette consigne est d'ailleurs confirmée par Transports Canada qui recommande de remplacer le dispositif de retenue si l'on se trouve en présence de l'une des conditions suivantes:

- l'enfant était installé dans le siège lors de l'accident;
- l'un ou l'autre des occupants de la voiture a subi des blessures;
- le véhicule a été endommagé au point qu'il ne peut être réparé ou est considéré «perte totale»;
- un objet a pénétré dans l'espace où le siège est placé, que celui-ci ait été occupé ou non;
- le siège comporte des marques de déformation ou des signes de tension sur une de ses parties.

LE CONSEIL DU CAA

Savoir s'arrêter

Lorsque vous vous arrêtez derrière un véhicule, il n'est pas du tout nécessaire d'embarquer le nez de votre voiture dans sa malle arrière! Il serait même sage de laisser suffisamment d'espace entre vous et votre voisin d'en avant pour que vous puissiez voir au complet ses roues arrière. Ainsi, vous pourriez le contourner, si cela était nécessaire, sans devoir reculer auparavant. Plus la chaussée est glissante, plus l'espace devrait être grand afin de pouvoir bénéficier d'un bon coussin pour ceux qui vous suivent et qui ne seront pas aussi prudents que vous.

Les ventes de véhicules neufs ont rebondi en novembre

■ MONTRÉAL (PC) — Les ventes de véhicules automobiles neufs au pays ont beau avoir grimpé de 6,2% en novembre — une bonne nouvelle considérant la glissade de 11,5% en octobre —, le volume total a tout de même été de 6% inférieur à celui de la période correspondante de 1997.

Ce rebondissement s'explique en partie par la spectaculaire remontée de 14% des ventes de voitures particulières neuves, en baisse de 10,8% en octobre. À ce chapitre, les ventes de novembre ont été de 3,5% supérieures à celles de novembre 1997.

Les ventes de voitures neuves nord-américaines ont également repris du poil de la bête, affichant une hausse de 17% en novembre, en regard d'une chute de 14,4% en octobre. Pour leur part, les voitures importées ont connu un gain de 4,2%, soit 28% de plus qu'en novembre 1997.

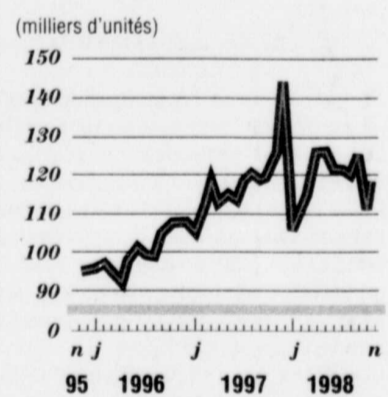
En ce qui concerne les ventes de camions neufs, leur volume a diminué de 1,7% en novembre, une baisse de 15,1% par rapport à l'année précédente.

En tout, il s'est vendu 118 609 véhicules automobiles neufs en novembre.

VENTES D'AUTO



En novembre, les ventes de véhicules neufs ont augmenté de 6,2% pour atteindre 118 609 unités.



INFOGRAPHIE, PC / LE SOLEIL

EN BREF

ROME

Fiat entend saisir toutes les bonnes occasions

Le groupe italien Fiat saisira toutes les occasions qui pourraient se présenter pour d'éventuelles alliances ou collaborations avec d'autres constructeurs automobiles, a indiqué jeudi son président Paolo Fresco à Rome. «Fiat ne laissera pas échapper les occasions qui se présenteront», a déclaré M. Fresco, à sa sortie d'une réunion de la fédération patronale Confindustria à Rome. M. Fresco a en revanche refusé de commenter les hypothèses évoquées dans la presse depuis plusieurs semaines, notamment sur un rachat de Volvo par Fiat ou une coopération entre Ford et le Suédois. «Je ne commente pas ces sujets. J'ai déjà dit précédemment que ma politique dans ce domaine est que nous devons développer des stratégies nous permettant de travailler seul», a indiqué M. Fresco. Il a précisé que le groupe Fiat a déjà mis en place ces grands axes stratégiques mais a souligné qu'«évidemment, nous ne laisserons pas s'échapper les occasions qui pourraient se présenter pour des alliances». «Le monde va dans cette direction et nous voulons faire partie de ce monde», a-t-il ajouté. (AFP)

Acadia Subaru

Boul. de la Capitale
(sortie Pierre-Bertrand), Québec
681-6000

Lévis Subaru

4980, boul. de la Rive-Sud
Lévis
833-1960

Option Subaru

2505, boul. Henri-Bourassa
Québec
648-9518

Vachon Subaru

1093, boul. Vachon Nord
Sainte-Marie de Beauce
387-7510

TRACES D'UN VAINQUEUR

Subaru est sur les traces de la **traction intégrale** à prise constante depuis un quart de siècle. Parce que la maîtrise et l'adhérence sont essentielles à votre sécurité routière, Subaru vous offre la **traction intégrale en équipement de série** sur tous ses modèles.

Forester L

- Traction intégrale • Transmission manuelle
- 165 chevaux-vapeur • Freins ABS
- Portes et fenêtres électriques • Rétroviseurs chauffants à télécommande
- Porte-bagages au toit *et plus...*

299\$ par mois

Transport et préparation inclus



SUBARU
L'atTraction intégrale™

Jean-Luc Brassard
Médaille d'or aux jeux
Olympiques d'hiver
de Lillehammer
Deux fois champion du monde
de ski acrobatique, bosses

* Paiements mensuels basés sur un bail de 48 mois. FORESTER L (SWLUXS-PS) versement initial de 3445\$ ou échange équivalent. Allocation de 20000 km par année. 8¢ du km excédentaire. Immatriculation, assurances et taxes en sus. L'offre se termine le 31 janvier 1999. Sujet à l'approbation de crédit. Le modèle illustré peut différer. Voyez votre concessionnaire participant pour tous les détails. www.subaru.ca

ESSAI ROUTIER

Une voiture souple et puissante

RAYNALD CÔTÉ

Collaboration spéciale/CAA-Québec

■ QUÉBEC — Onctueux et puissant, le six cylindres biturbo anime la voiture avec souplesse, progressivité et célérité. De plus grâce au couple élevé disponible à bas régime, les reprises sont pratiquement instantanées mais il faut toutefois se méfier de l'effet de couple lors d'accélération rapides surtout si le pavé est inégal.

FICHE TECHNIQUE

VOLVO S80 1999

- **Moteur:** 6 cyl., 2.9 litres; 6 cyl., 2.8 litres, turbo
- **Puissance:** 201 ch. à 6 000 tr/mn; 268 ch. à 5 400 tr/mn
- **Couple:** 207 lb-pi à 4 200 tr/mn; 280 lb-pi à 2 000 tr/mn
- **Transmission:** automatique 4 vitesses
- **Suspension:** indépendante/indépendante
- **Freins:** disques/disques
- **Longueur:** 482 cm
- **Largeur:** 183,1 cm
- **Hauteur:** 145,2 cm
- **Empattement:** 279,1 cm
- **Poids:** 1 552 kg
- **Pneus:** 215/55R16; 225/55R16; 225/50R17
- **Capacité de remorquage:** 1 500 kg
- **Coussins gonflables:** standards plus deux latéraux et deux pour la tête
- **Consommation de carburant avec le moteur 2,8 litres**
 - Selon Transports Canada: ville: 12,8 L/100 km (22 mi/gal); route: 7,9 L/100 km (36 mi/gal)
 - Pendant l'essai: 11 L/100 km (26 mi/gal)
- **Capacité du réservoir:** 80 litres
- **Accélération**
 - 0-100 km/h: 7 secondes
 - 60-100 km/h: 4 secondes
- **Concurrents**
 - Acura 3.5RL, Audi A6, BMW 528, Lexus GS300, Mercedes E320, Saab 9-5
- **Coût de l'entretien** (le montant peut varier

d'un concessionnaire à l'autre)

Fréquence: 12 000 km
Total jusqu'à 100 000 km: 1 620 \$□ **Garanties**

- Véhicule complet: 4 ans/80 000 km
- Principales composantes: 4 ans/80 000 km
- Rouille de surface: 1 an/km illimité
- Perforation: 5 ans/km illimité
- Antipollution: 3 ans/60 000 km sur tout. 8 ans/130 000 km sur le convertisseur catalytique, le module de commande électronique, le dispositif de diagnostic de bord.

□ **Prix de pièces d'origine**

- Pare-chocs arrière: 820 \$
- Disque de freins avant: 126 \$
- Plaquettes de freins: 86 \$
- Silencieux: 318 \$
- Aile avant: 407 \$
- **Coût moyen de la prime d'assurance, à Québec, avec valeur à neuf pour une femme ou un homme de 30 à 40 ans ayant un excellent dossier:** 799 \$ à 1 387 \$

□ **Prix des différentes versions**

- De base: 49 995 \$
- T6: 55 995 \$

□ **Principales options:**

- Système de sécurité Ultra: 650 \$
- Contrôle de la stabilité: 1 500 \$
- Roues en alliage: 600 \$
- Système de son supérieur: 1 250 \$ à 1 500 \$
- **Prix du véhicule essayé:** 57 245 \$

□ **Frais de transport/préparation:** 745 \$□ **Nombre de concessionnaires:**

Québec: 14 Canada: 57

La transmission automatique est une version modifiée de celle employée par la Cadillac Seville STS. Elle fonctionne toujours en douceur et sied très bien au moteur turbo. Cependant pour passer du «D» au «N», il faut actionner la commande pour débloquent le levier de vitesses: ceci n'est pas très pratique en situation d'urgence par exemple et surprend de la part d'un constructeur aussi soucieux de sécurité que Volvo.

COMPORTEMENT ROUTIER

Tout comme le moteur, la suspension peut être qualifiée d'onctueuse tant la douceur de roulement nous donne l'impression de rouler sur un nuage et cela malgré des pneus à taille basse. Tout au plus certaines inégalités réussissent-elles à provoquer des réactions un peu fermes et ces réactions sont beaucoup plus le fait des pneus que de la suspension elle-même. Sur une route sinueuse, cette Volvo se débrouille très honorablement et se montre prévisible. De tout ce beau comportement routier se dégage une impression de solidité rassurante.

Si la servodirection est stable, précise et assez rapide, elle s'avère également peu communicative sur la relation pneus/route et est affligée d'un long diamètre de braquage, ce qui est inhabituel chez une Volvo. Les freins quant à eux sont très puis-

sants et endurants mais la pédale sensible demande une bonne période d'adaptation.

En examinant la S80, on constate qu'en général la construction et l'assemblage sont très soignés. Cependant le manque de protection pour les canalisations des freins ainsi que pour certaines connexions électriques, notamment celle de la pompe de lave-vitre et celles des phares, laissent perplexes.

CONCLUSION

Onctueuse à pratiquement tous les points de vue, cette Volvo possède tous les atouts pour séduire les amateurs de voitures spacieuses, confortables, généreusement équipées, puissantes et agréables à conduire. Pour certains puristes, une telle voiture devrait être une propulsion, mais grâce à l'antipatinage et au bel équilibre du véhicule,

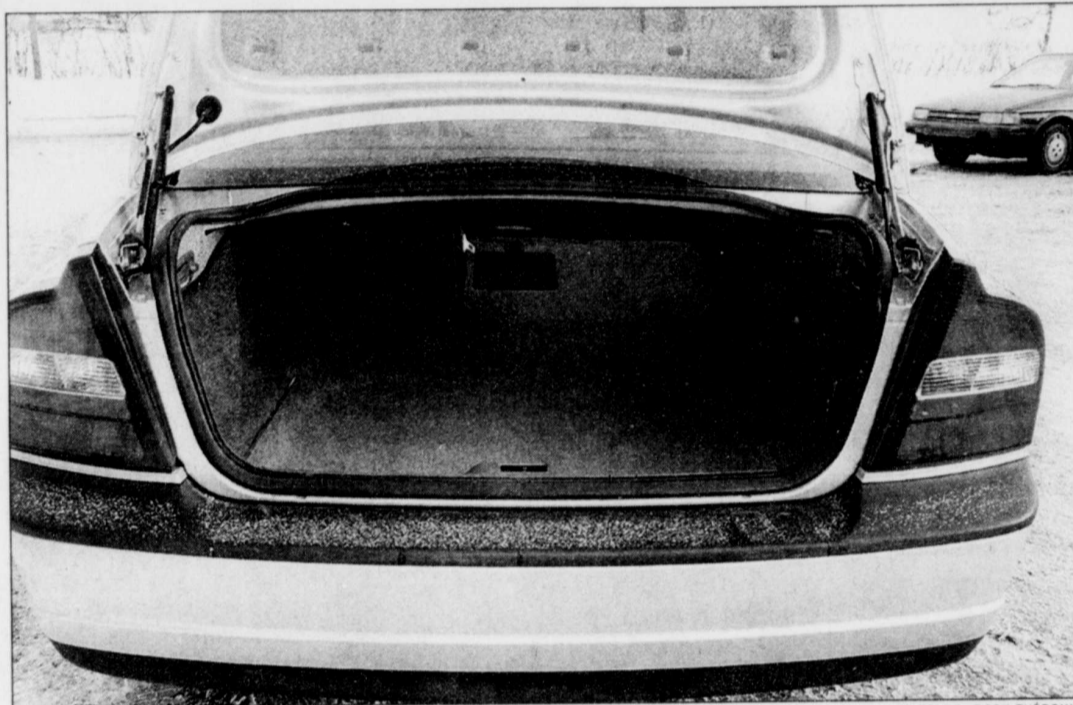
cette traction se comporte très bien et même plus dans un pays où les hivers peuvent être rigoureux. En fait, avec une traction intégrale, cette Volvo serait encore plus inquiétante pour ses concurrents.

POUR

Moteur puissant
Transmission douce
Confort
Douceur de roulement
Grand coffre
Freins puissants

CONTRE

Diamètre de braquage long
Ventilateur un peu bruyant
Mécanisme du dossier arrière
Direction peu communicative
Protection de certains éléments
Lever de vitesses en situation d'urgence.



Un des points forts de la Volvo S80 est son grand coffre.

LE SOLEIL, ROCH THÉROUX

LE COURRIER DU LECTEUR

Se départir de son véhicule

Q: Je ferai prochainement l'acquisition d'une nouvelle voiture et je me demande quoi faire pour vendre ma voiture d'occasion. Vaut-il la peine que j'essaie de la vendre moi-même ou est-ce préférable de la laisser en échange au concessionnaire, ce qui m'apparaît beaucoup plus simple? Toutefois, j'ai l'impression que l'allocation qu'il m'offre en retour me fait perdre beaucoup de dollars. J'aimerais avoir vos conseils à ce sujet.



Jean-Pierre Blais

Collaboration spéciale

permettrait dans cet exemple d'obtenir un montant équivalent à 6901,50\$ (allocation de 6000\$ plus l'exemption de taxes de 901,50\$), ce qui représente un écart d'environ seulement 1000\$ avec la valeur marchande au détail estimée dans ce cas-ci à 8000\$. Et il s'agit là d'un écart acceptable pour ne pas avoir à s'occuper de la revente de son véhicule usagé et de tout ce que ça implique.

VENDRE SOI-MÊME

Tout d'abord, il faut être bien conscient que vendre sa voiture soi-même demande des efforts. Pour espérer obtenir le maximum pour son véhicule, il faut nécessairement qu'il soit en bonne condition. Cela implique une préparation sérieuse du véhicule tant sur le plan esthétique que sur le plan mécanique sinon, le prix de vente pourrait bien ne pas représenter un écart si avantageux avec l'allocation d'échange offerte par le concessionnaire. Si votre voiture usagée est déjà en bonne condition et qu'elle ne nécessite aucune réparation immédiate, il peut alors être avantageux de la

vendre soi-même. Dans le cas contraire, à vous de juger si les efforts de préparation du véhicule (calculés en temps et en argent) rendent la vente

par soi-même toujours aussi valable.

POUR JOINDRE L'AUTEUR DE CES LIGNES:

Jean-Pierre Blais
Journal LE SOLEIL 925
chemin St-Louis
Québec, Qc G1K 7J6
Fax: 686-3374

Mme Thériault
Montmagny

R: Au moment de faire l'acquisition d'une toute nouvelle voiture, la façon la plus simple de se débarrasser de sa voiture d'occasion, c'est certainement de la laisser en échange au concessionnaire. Cette option ne requiert aucun effort de votre part et cela ne vous complique la vie d'aucune manière. À la limite, vous n'avez même pas besoin de la laver et il suffit que vous la remettiez au concessionnaire dans son état actuel. C'est en effet le concessionnaire qui s'occupera de remettre votre voiture usagée en bonne condition et de la préparer pour la revente. Sachez toutefois que plus les frais de remise en condition seront jugés importants par le concessionnaire, plus vous serez pénalisée sur le montant de l'allocation qu'il vous consentira. En toute logique, le concessionnaire prévoira une marge de profit raisonnable sur la revente de votre véhicule d'occasion en considérant aussi qu'il doit en plus fournir au futur acheteur une garantie de bon fonctionnement dont la période peut varier en fonction de l'âge et du kilométrage du véhicule. Pour bénéficier de la simplicité de cette option d'échange, il y a nécessairement un compromis à faire sur le prix du véhicule. En général, l'écart de prix entre la valeur marchande au détail d'un véhicule usagé et le montant alloué en échange chez un concessionnaire peut généralement représenter de 15% à 25% de la valeur. Prenons un exemple concret où nous avons une voiture usagée en bonne condition dont la valeur marchande au détail se situe autour de 8000\$. Dans ce cas-ci, le propriétaire pourrait s'attendre à recevoir une allocation d'échange qui se situe entre 6000\$ et 6500\$ au mieux. Par contre, laisser sa voiture en échange procure aussi l'avantage d'une exemption de taxes dans le cadre de la transaction sur la voiture neuve. Ainsi, le montant d'allocation sur la voiture en échange viendra réduire le montant taxable de la transaction sur la voiture neuve. Dans le

GRAND VOYAGER SE 1999
EXPRESSO

Moteur 3.8 l, automatique 4 vitesses, 2 climatiseurs, vitres électriques, portes électriques avec télédéverrouillage, 7 passagers dont 4 sièges baquets, console au plafond, roues mag 15 pouces, ensemble 29E, insonorisation de luxe, etc.

399\$ par mois
location 48 mois
Utilisation 72 000 km
Dépôt de sécurité 500\$
Taxes en sus

0\$ DE COMPTANT
LE VRAI CONCESSIONNAIRE CHRYSLER!

GOSSELIN
CHRYSLER-PLYMOUTH-JEEP-CAMIONS DODGE
ST-NICOLAS 831-2050

VOLVO

UN MOTEUR BITURBO DE 268 HP
QUI NOUS ALIGNE AVEC NOS CONCURRENTS
ET 14 PROUESSES TECHNIQUES
QUI LEUR FONT MORDRE LA POUSSIÈRE

LA NOUVELLE VOLVO S80 T6

- SYSTÈME DE PROTECTION ANTI-CONTRECOURP • DEUX RIDEAUX DE SÉCURITÉ GONFLABLES PLEINE LONGUEUR
- LE SEUL MOTEUR SIX CYLINDRES EN LIGNE À MONTAGE TRANSVERSAL EN PRODUCTION AUJOURD'HUI • SYSTÈME BREVETÉ DE PROTECTION CONTRE LES IMPACTS LATÉRAUX • CEINTURES DE SÉCURITÉ À RATTRAPAGE AUTOMATIQUE DE JEU • ÉCLAIRAGE D'ESCORTE • ÉCLAIRAGE D'APPROCHE • CAGE DE SÉCURITÉ EN ACIER À HAUTE RÉSISTANCE • APPUI-TÊTE ARRIÈRE RABATTABLES • RÉTROVISEUR À RHÉOSTAT • FEUX DE GABARIT LATÉRAUX • RÉGULATEUR DE STABILITÉ ET DE TRACTION • TRANSMISSION GEARTRONIC. PROTÈGE LE CORPS. EMBRASE LE COEUR.

L'offre temporaire de location à long terme est disponible par l'entremise des détaillants Volvo participants et des Services Financiers Volvo sur approbation du crédit aux clients au détail admissibles seulement et ne peut pas être combinée avec aucune autre offre. Location à long terme de la Volvo S80 T6 1999 basée sur 48 mensualités de 699 \$ totalisant 33 552 \$. Le bail prévoit une allocation de 20 000 km/année (0,14 \$ par kilomètre excédentaire). Acompte ou échange équivalent de 8840 \$ requis. Taxes, immatriculation et assurance en plus. Première mensualité et dépôt de sécurité aussi requis. Option d'achat à la fin du bail pour 27 998,60 \$ plus frais d'administration de 200 \$. Le détaillant peut louer moins cher. Il y a certaines restrictions et conditions d'admissibilité. Ne peut être combinée avec aucune offre au détail ou promotion de parc de véhicules. Voyez votre détaillant Volvo. L'offre prend fin le 28 février 1999. © 1999 Volvo Canada Ltée. "Sécurité avant tout" est une marque de commerce de Volvo Canada Ltée. N'oubliez pas de bouclier votre ceinture. Visitez www.volvocanada.com

Dès maintenant louez une Volvo S80 T6 1999 pour **699\$** par mois avec bail de 48 mois. Acompte de 8840 \$ incluant préparation et transport.

2230, Jean-Talon Nord, Sainte-Foy
682-1112
1 800 563-VOLVO
volvo@mediacom.qc.ca

VOLVO DE QUÉBEC

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 **MICHEL SAMSON**

ÉDITORIAL

Québec se fait rogner les ailes

Sur le plan du transport aérien, la ville de Québec est fortement enclavée et, pour beaucoup de gens, c'est déjà le bout du monde. Les départs de Québec sont rares et les voyageurs qui veulent sortir d'ici ou s'y rendre doivent multiplier les sauts de puce dans les aéroports.

Dans ce contexte, il faut redouter la fusion entre Air Alliance et Air Nova au cours des prochaines semaines. Depuis vendredi, le ministère des Transports fédéral est saisi de ce projet de fusion et si tout se déroule comme prévu, la nouvelle entreprise va décoller dans 15 jours.

Air Nova, c'est un transporteur basé à Halifax qui emploie 725 employés et qui est deux fois plus gros qu'Air Alliance qu'il veut gober. Air Nova dicte les règles du jeu. Air Alliance, c'est une filiale d'Air Canada, basée à Québec, qui emploie 325 personnes et effectue 700 vols par semaine vers 14 destinations. En fait, Air Alliance est le seul gros transporteur qui a son siège social à Québec et, facteur qui a son importance, vole en français. Son passé est aussi marqué de turbulences et d'arrêts de travail prolongés.

Air Alliance dépense 48 millions \$ annuellement auprès de ses fournisseurs, ce qui va du carburant aux petits pains servis à bord des avions, et 11 millions \$ en salaires seulement. On estime que sa présence ici génère 175 emplois indirects, ce qui en fait un poumon économique important.

Quand Air Canada a mis en vente sa filiale, elle a posé deux conditions minimales : maintenir les emplois pendant un an et conserver un lien d'affaires avec elle, ce qui est quand même une évidence. Au début des négociations, on assurait que la nouvelle entreprise conserverait deux sièges sociaux, Québec et Halifax, et que l'impact serait limité.

Or, les employés apprennaient récemment qu'une quarantaine de postes disparaîtront et qu'une dizaine d'autres seront transférés en Nouvelle-Écosse. Le siège social sera à Halifax, Québec devenant une direction régionale.

Quant à la flotte, elle quittera Québec : six Dash-8 vont voler à partir d'Halifax (bien qu'ils seront souvent à Québec) et c'est là que se fera leur entretien. Québec va conserver les Beech-1900, des petits avions de 18 places, et leur entretien. Québec sera reliée au reste du monde grâce à des Beechcrafts. On n'arrête pas le progrès !

Cette fusion risque de porter un dur coup aux efforts faits pour vendre notre ville sur le plan international. L'Office du tourisme cherche depuis des années à augmenter le nombre de départs et d'arrivées afin d'attirer dans la capitale les touristes étrangers. Le Centre des congrès et le Centre de foires, des investissements récents de 130 millions \$, misent sur le développement de ces liaisons pour fonctionner à pleine capacité. Chez Air Alliance, on certifie que cette transaction, en renforçant la base financière, multipliera, au contraire, les mouvements locaux. C'est possible, mais le centre de décision sera, dorénavant, bien loin d'ici.

Le mariage Air Alliance-Air Nova se produit quand on cherche à compléter la privatisation de l'aéroport « international » Jean-Lesage qui voit partir son seul siège social. C'est toute une approche concertée du développement de la région qui pourrait être mise en péril par la vente d'Air Alliance.

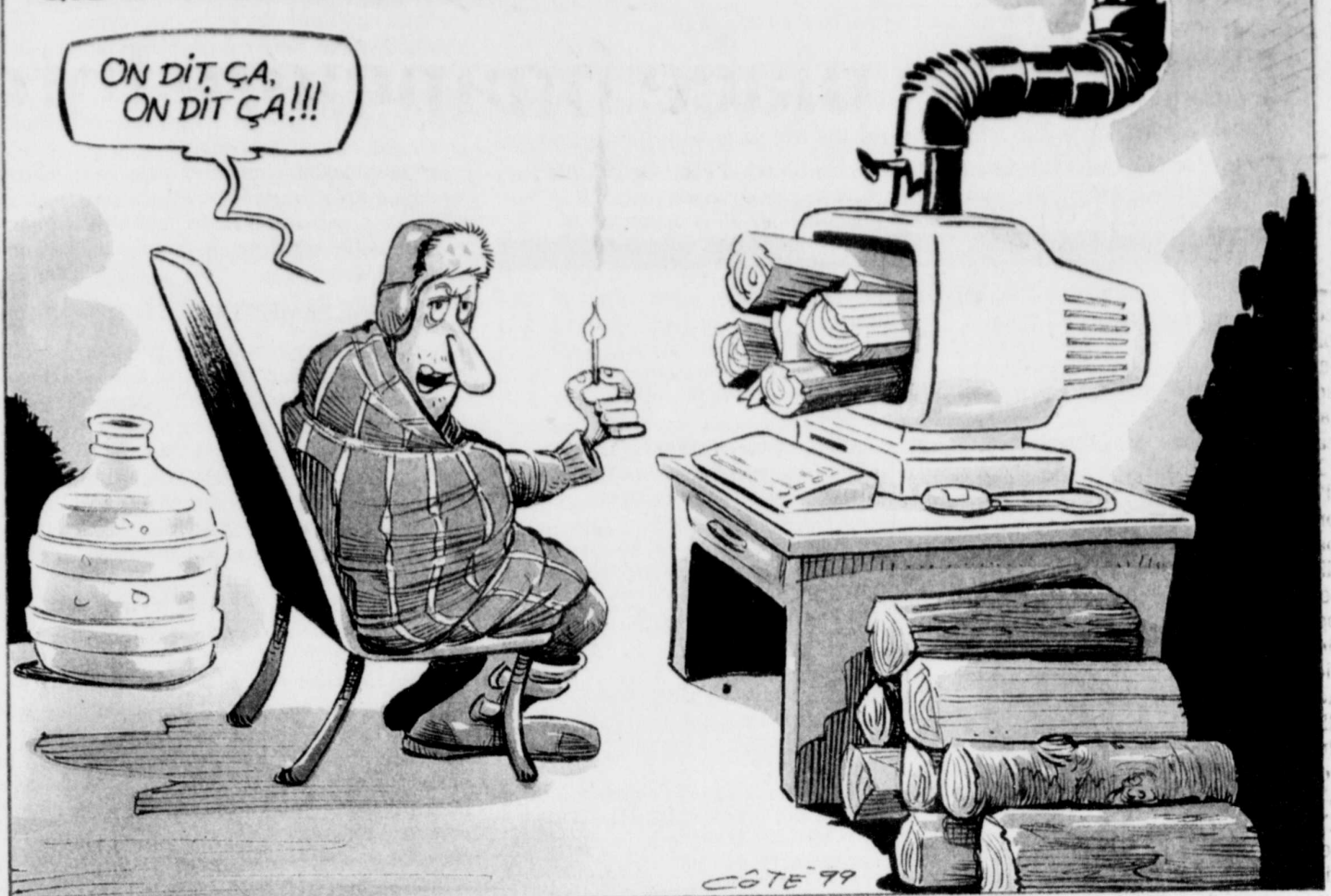
Les Chambres de commerce ont sonné le tocsin et les ministres Guy Chevrette (Transports) et Paul Bégin (responsable de la région) vont mettre de la pression sur Air Canada, la maison-mère, et sur le fédéral pour stopper la transaction ou limiter les dégâts. Il se fait bien tard, mais voilà un dossier qui appelle une grande vigilance régionale. La vente d'Air Alliance et le transfert du siège social ne doivent pas isoler davantage Québec.



Donald Charette

DCharette@lesoleil.com

LE BOGUE DE L'AN 2000 SERA MOINS PIRE QUE LA CRISE DU VERGLAS...



CARREFOUR DES LECTEURS

L'émission la plus stupide

(Lettre à la Société Radio-Canada)

Je désire faire quelques commentaires au sujet du *Bye Bye 1998* de M. Daniel Lemire et de ses conneries. Au prix que coûte ce genre d'émission, je suis certain que vous pourriez faire de meilleurs investissements.

Je vais vous citer une de ses phrases entre autres : « L'été dernier, Oncle Georges est allé en vacances en Gaspésie, je devais être dépressif, je ne sais pas ce que j'avais, j'ai visité des petits villages, c'est tranquille en s'il vous plaît ». D'après son émission, je constate que l'Oncle Georges ne s'est pas fait soigner, il devrait le faire le plus vite possible. Quand allez-vous cesser de dénigrer notre belle région ? J'ai reçu beaucoup de commentaires de personnes qui ont écouté cette émission, pensant que ce serait aussi intéressant que le *Bye Bye* des années précédentes, mais toutes ont trouvé que c'est l'émission la plus stupide qu'ils aient eu l'occasion de voir depuis bien longtemps. Pour terminer, voici une petite suggestion : à l'avenir, si vous ne pouvez trouver de meilleur humoriste, vous pourriez peut-être nous faire entendre un concert d'Helmut Lotti dont il s'est moqué ; cela serait plus enrichissant.

Roland Caissy
Saint-Omer

Pitié pour les piétons !

(Lettre à M. Jean-Paul Lallier, maire de Québec)

Le mardi 5 janvier, une dame a fait une chute sur le trottoir à l'intersection des rues Saint-Jean et Sainte-Angèle. Elle a été blessée, à ce qu'il m'a semblé, et elle a dû être transportée en ambulance. Ce n'est pas la première fois qu'une telle chute survient, j'en ai déjà été témoin. De plus ces chutes à cet endroit et à l'intersection suivante, celle de la rue Saint-Stanislas, sont inévitables, compte tenu de l'état des trottoirs. En effet, ceux-ci ont été construits au moyen de dalles de granit à surfaces lisses n'offrant pas de prise aux chaussures. De plus le trottoir se trouve en pente transversale et longitudinale et ces pentes sont assez accentuées. Enfin en hiver, le mélange de neige et de calcium constitue une sor-

te de savon qui rend hasardeuse toute démarche sur ces dalles de granit. Ajoutons à cela que l'entretien des trottoirs ne constitue généralement pas la priorité dans les opérations des responsables des travaux publics de nos villes, le bien des automobilistes passant en premier.

La construction récente des trottoirs de la rue Saint-Jean constitue, à mon avis, un exemple de la dégradation des techniques de réalisation des travaux d'infrastructure municipale au regard des besoins des piétons. Dans les années passées, ces techniques devaient privilégier le confort et la sécurité de ceux-ci. Ainsi les concepteurs de chaussées, de trottoirs et d'autres ouvrages d'infrastructure municipale apprenaient à prévoir des pentes, des surfaces et des aménagements qui devaient satisfaire aux critères de protection et de confort des usagers. Par exemple, les surfaces des trottoirs devaient être antidérapantes, les profils et les aménagements devaient prévenir l'éclaboussement des piétons et la rétention d'eau dans leur voie de circulation. Il semble que les techniques de construction des ouvrages municipaux, qui étaient auparavant à l'origine de la qualité de vie des citoyens, soient oubliées, ce qui met en doute notre compétence générale dans la réalisation de tels ouvrages. Je puis admettre que la durabilité d'un trottoir en dalles de granit est supérieure à celle d'un trottoir en béton et qu'il n'en va pas, dans le cas présent, d'un problème de sécurité semblable à celui d'un ascenseur dont les câbles sont défectueux ; mais on traite présentement d'un problème de même nature, soit celui de la santé et de la sécurité des gens, et il me semble qu'à cet égard on devrait s'en tenir à la tolérance zéro.

Jean-Marie Desgagné
Sainte-Foy

Les écoles et le sida : condom ou éducation ?

Dans la polyvalente où j'enseigne se tenait, en décembre, un kiosque d'information sur le sida. Encore un kiosque de publicité pour le condom et les compagnies multinationales. On distribuait aux jeunes toutes les informations « nécessaires » sur

les préservatifs, des « ultrasensibles » aux nervurés, des « texturés » aux colorés, en passant par les aromatisés de « saveurs » spéciales ! Alors même que LE SOLEIL du 2 décembre 1998 nous apprenait que « les jeunes demeurent indifférents » et que les efforts (de sensibilisation) entrepris depuis quelques années n'ont rien donné. Alors pourquoi les écoles s'entêtent-elles à donner des coups d'épée dans le vide ? De plus, comme une « image vaut mille mots », (j'ai bien dit mille mots), nos jeunes ont eu droit en « prime » à des « photos choes très éducatives », des gros plans d'organes sexuels, autant mâles que femelles, pour montrer aux jeunes ce qui risque de leur arriver s'ils ne se « convertissent » pas rapidement au dieu-condom ! Et ce, sans aucune pudeur, sans se soucier aucunement de l'innocence de nos enfants ni de l'impact psychologique que de telles photos peuvent avoir sur les jeunes et les plus jeunes, dont beaucoup ont encore le cœur pur, malgré ce que pourraient en penser certains adultes. Et sans aucun discernement ni aucune gêne, comme si on pouvait exposer des gros plans d'organes sexuels en public et à des enfants sans en blesser beaucoup ! Et comme si cela n'était pas plus grave que d'exposer des photos de poumons calcifiés par la cigarette !

Et le tout, à l'intérieur même de ce qui est censé être une maison d'éducation ! C'est à se demander si les CLSC, les directions d'écoles et de commissions scolaires et les « condomistes » de tout acabit n'ont pas perdu leur jugement et tout sens de la pudeur. Je donnais, il n'y a pas longtemps, la définition du mot « pudeur » à mes élèves, mais je commence à me demander si ce ne sont pas certains adultes qui auraient intérêt à fouiller dans le dictionnaire. Ils y apprendraient que la pudeur est une « discrétion, une retenue qui empêche de dire ou de faire ce qui peut blesser la décence, l'honnêteté, la délicatesse ». (Larousse Classique). De plus, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a pourtant déclaré, il y a plusieurs années, que l'éducation était la meilleure protection contre le sida. Nos écoles l'auraient-elles oublié ? Peut-être serait-il temps de faire un peu d'éducation dans nos écoles et d'enseigner à nos jeunes la chasteté avant le mariage et la fidélité à un partenaire plutôt qu'une sexualité ouverte et déréglée ?

Raynald Blanchette
Polyvalente de Gaspé

Les gens de Chandler en ont assez enduré

CHANDLER — Abitibi-Consolidated devra vendre la papeterie Gaspésia de Chandler si elle refuse de l'exploiter à pleine capacité. La Gaspésia n'a pas les moyens de vivre avec une demi-usine, ce qui est le cas depuis lundi, ou sans usine, alors qu'elle traverse une situation économique difficile.

Mardi, 1500 citoyens de Chandler sont descendus dans la rue pour dire à la compagnie et au gouvernement québécois qu'ils ne veulent pas être victimes de la stratégie internationale du premier producteur mondial de papier journal.

L'usine Gaspésia, d'une capacité annuelle de 260 000 tonnes, n'occupe plus une place majeure dans la stratégie de la compagnie depuis 10 ans. C'est encore plus vrai en 1999, Abitibi-Consol ayant acquis l'an passé deux immenses usines en Arizona et en Corée qui accaparent bien plus d'attention que celle de Chandler, de taille moyenne pour le Canada. C'est néanmoins le plus gros employeur de la pé-



Gilles Gagné

Collaboration spéciale

ACTUALITÉ COMMENTÉE

ninsule avec 750 ouvriers, incluant la forêt.

Cette papeterie a des coûts de production élevés. Le problème découle notamment des frais d'électricité. Cette usine ne possède pas de barrage contrairement à la papeterie d'Abitibi-Consol à Kénogami, au Saguenay, qui sera, elle, modernisée. Le problème est aussi imputable à la technologie utilisée pour produire la pâte à papier, un procédé chimique coûteux en énergie et en personnel. Ce procédé a été instauré en 1985, alors que des experts commençaient à miser sur une méthode mécanique, tributaire d'un approvisionnement exclusif aux copeaux, par opposition aux traditionnelles billes de bois.

La firme, Abitibi-Price à l'époque, avait opté pour la solution moins onéreuse, même à plus de 100 millions \$, mais qui s'est avérée peu efficace. Des employés avaient alors douté de la décision. À l'usage, le nouvel atelier de pâte chimique n'a jamais fourni les deux machines à papier. La Gaspé-

sia doit donc s'approvisionner en partie ailleurs.

Abitibi-Consol doit assumer cette erreur et arrêter de faire payer ses employés et la population. Depuis 1993 au moins, la firme songe à remplacer le procédé chimique par un atelier de pâte thermomécanique, comme d'autres l'ont fait. L'investissement frôle 150 millions \$. Depuis 10 ans, la firme investit peu à Chandler. « Quand quelque chose casse, c'est soudure sur soudure. À long terme, ça coûte plus cher », notent les employés.

L'usine Gaspésia trouvera vite preneur si Abitibi-Consol la met en vente à un prix raisonnable. La compagnie met l'accent sur ses défauts, mais la papeterie possède aussi des avantages : l'accès direct à un port, un approvisionnement de 378 000 mètres cubes en forêt publique, deux machines à papier des années 1960, ce qui est assez récent pour le Québec.

Un acheteur pourrait miser sur un groupe de travailleurs expérimentés, motivés à l'idée de prouver à l'ancien propriétaire qu'il errait en refusant de moderniser l'atelier de pâte. Ils sont convaincus qu'ils peuvent hausser de 10 % la

production avec suffisamment de pâte, et se hisser dans le premier tiers mondial. Un procédé mécanique réduirait la main-d'oeuvre de 150 à 200 personnes, des travailleurs qui seraient récupérés dans les scieries bénéficiant du volume de 378 000 m³.

Pourquoi la compagnie hésite-t-elle à se départir de l'usine ou à y investir ? Pour ne pas se créer de concurrent (l'usine a donc du potentiel) ou pour se faire payer un atelier de pâte ?

Le gouvernement du Québec et le premier ministre Lucien Bouchard ont ici un grand pouvoir de négociations. Rex-

for, le bras de l'État en forêt, pourrait se joindre à la firme ou à un éventuel acquéreur pour moderniser l'atelier de pâte. Si l'État a peu de marge pour baisser le coût d'énergie de la Gaspésia, il possède le gros bout du bâton en ce qui concerne l'approvisionnement en terres publiques d'Abitibi-Consol. Et il devra songer à lui retirer ce volume si elle refuse d'exploiter la Gaspésia à plein régime. Sinon, le gouvernement se fera complice du capitalisme sauvage.

Abitibi-Consol doit assumer son erreur

OPINIONS

La renaissance d'une place financière internationale

Bien sûr que nous payons trop d'impôts ! Il n'était pas besoin d'un ancien sous-ministre des Finances converti en directeur de Chambre de commerce pour nous le rappeler : le premier ministre l'a reconnu pendant la dernière campagne électorale, et son ministre des Finances promet de lancer le débat sur la question à l'occasion du Discours du budget.

Mais les critiques, venant d'un lobby d'affaires installé à Montréal, surprennent un peu. Oui, tout le monde paie trop d'impôts, corporations et individus, mais il faut aussi tenir compte des exemptions d'impôts qui, saupoudrées sélectivement, font l'affaire de bien des entreprises. Ces exemptions sont par exemple tellement généreuses dans le secteur du multimédia que l'Ontario commence à se plaindre. Dame ! Il y a belle lurette que les compagnies ne démantègent plus d'Ottawa à Hull. Cela vient pourtant d'arriver dans le cas de trois entreprises ontariennes qui ont traversé la rivière des Outaouais pour s'installer au Centre des technologies de l'information (CDTI) de Hull.

Il ne s'agit pas de pavaner au point de déclencher une guerre des crédits d'impôts avec l'Ontario — qui tourne-

rait vite au désavantage du Québec d'ailleurs ! — mais on peut quand même se réjouir des bons coups, ne serait-ce que pour faire contrepoids au misérabilisme de la Chambre de commerce. Par exemple, le succès des Centres financiers internationaux est un des secrets les mieux gardés...

Ce soir à Montréal, Bernard Landry présidera à l'accréditation de sept nouveaux CFI, portant leur nombre à 67, avec plus de six cents spécialistes du commerce de valeurs mobilières avec l'étranger. Et vendredi à New York, avec une délégation de CFI installés dans la métropole, la Bourse et la grosse Caisse de dépôt et placement qui fait miroiter ses 65 milliards \$ d'actifs à brasser, le même vice-premier ministre ira mousser la candidature de Montréal au rang de place financière internationale. Cette même semaine enfin, les Rothschild viennent aux renseignements. «Maintenant, ces gens-là s'arrêtent ici en chemin vers Toronto : c'est nouveau ça !», dit France Beaudoin, p.d.g. du CFI-Montréal qui regroupe tous les Centres financiers de la Métropole.

Il ne faudrait quand même pas se pêter les bretelles. Toronto devrait arrêter de geindre. On ne renverse pas comme ça une tendance historique. Et on se souvient que le développement



Michel Vastel
MVastel@lesoleil.com

de Montréal a été bloqué par le gouvernement de Brian Mulroney lorsque, cédant aux pressions de... Toronto justement, il a refusé l'ouverture ici d'un Centre bancaire « offshore ».

Créés en 1987, les CFI ont été revitalisés par Jacques Parizeau et surtout Bernard Landry qui leur accorde de généreuses exemptions fiscales ou subventions pour la formation de leurs professionnels : exemption d'impôt sur le profit provenant des transactions internationales, jusqu'à quatre ans de congé d'impôts provinciaux pour les non résidents — une cinquantaine actuellement —, et une exemption à vie du tiers de leurs impôts pour les Québécois. Cela représente tout de même une dépense fiscale de l'ordre de 6 millions \$ par année.

« Nous rapatrions ici des transactions avec des clients de Londres, Singapour ou Francfort qui se feraient autrement ailleurs, dit Edward Brackhouse, un sympathique Britannique qui vit au Québec depuis 40 ans. Et nous formons de jeunes experts qui peuvent gagner jusqu'à 200 000 \$ et plus. » Brackhouse sait de quoi il parle puisqu'il y en a une trentaine dans son bureau !

Depuis cette année, le gouvernement a lancé un programme similaire pour rapatrier ici la gestion de fonds communs de placement. On sait qu'il s'agit d'un marché de près de 300 milliards au Canada dont seulement 3,6 % sont gérés par des sociétés québécoises. Là encore, Québec offrira des crédits et des exemptions d'impôt de l'ordre de 10 millions \$ aux nouveaux fonds.

La Caisse de dépôt et placement joue un rôle complémentaire en distribuant des mandats aux nouveaux venus comme Capital Guardian qui a été ainsi attiré de Californie. D'autres bureaux, sous le couvert de l'anonymat, se plaignent cependant de cette forme de favoritisme... « On aimerait bien être traités comme Guardian », dit le patron d'une des maisons de courtage les plus respectées de Montréal.

On ne peut pas encore parler de « masse critique » de gestionnaires de portefeuille qui feraient de la métropole une place financière irrésistible pour les étrangers. Mais on parle quand même de « noyau » et aux Finances, après l'impact des nouvelles mesures introduites par Bernard Landry, on se prend à rêver à un succès surprenant comme le fut, après un démarrage difficile lui aussi, celui du Régime d'épargne-actions.

Petit à petit, les Québécois arrêteront peut-être de confier leurs épargnes aux gestionnaires de Toronto. Ed Brackhouse affirme quant à lui qu'il faut « garder le momentum », et pour deux raisons : si la limite imposée aux fonds de pension de 20 % de placements à l'étranger est levée, on assistera à une explosion des Centres financiers internationaux. Montréal a d'autant plus intérêt à se positionner que Toronto, devant son succès, ne tardera pas à s'y mettre aussi !

Et je ne vous ai pas encore parlé de ce projet d'un Centre mondial du commerce électronique qui mijote dans les bureaux du Groupe Vaugeois, un concept que le gouvernement fédéral regarde de près. Ce serait une bonne idée de prendre, là encore, Toronto de vitesse...

RAPPORT DU GOUVERNEMENT CANADIEN SUR LE SPORT

Pourquoi maintenir artificiellement en vie des clubs de hockey moribonds ?

Pierre V. Leclerc

Président du Regroupement des stations de ski de fond de la région de Québec et ex-président de PromoVélo

Tout dernièrement, à la fin de novembre, un sous-comité du comité permanent du Patrimoine du gouvernement canadien, où siégeaient plusieurs députés, publiait une étude sur le sport. La plus grande partie de ces recommandations traite du sport commercial, des efforts proposés pour sauver ce patrimoine si cher aux yeux de nos commettants. Même s'ils ont reçu de nombreux témoignages, l'influence des sports professionnels y est marquante.

La majorité des membres de ce comité n'ont pas manifesté beaucoup d'esprit critique (sauf un rapport dissident du Bloc québécois), et se sont conduits comme des enfants d'école, gobant tous les clichés véhiculés par les magnats du sport commercial, s'en faisant même les défenseurs.

Ils ont réussi à se convaincre qu'il fallait à tout prix sauver les équipes canadiennes de hockey professionnel, alors que tout le monde sait que, depuis la mainmise des Américains sur ce spectacle, nous n'avons plus les moyens de rivaliser avec des franchises supportées par la population de leurs grandes villes et par des intérêts financiers gigantesques.

Nous sommes tous conscients que, d'ici quelques années, d'autres clubs au Canada devront fermer leurs portes, la population locale ne pouvant soutenir ces entreprises rongées par les salaires faramineux payés aux joueurs. Comme ils ne peuvent exercer aucun contrôle là-dessus et que c'est avec des vedettes qu'ils attirent les spectateurs, aucun élément de solution n'est en vue.

Les propriétaires recherchent par tous les moyens à compenser l'absence de revenus et de clientèle pour défrayer cette masse salariale trop lourde et ceci par des demandes de toutes sortes à l'État (allègements fiscaux et autres). Il y a sûrement des causes plus importantes à soutenir au pays : réduction des impôts aux familles, lutte à la pauvreté, création d'emplois (pas seulement en parler), politique du logement, lutte au sida, soins de santé, etc. Nos honorables députés n'ont rien vu de tout cela et, en véritables défenseurs de ce patrimoine, ils sont prêts à recommander les demandes les plus farfelues du lobby du hockey pour maintenir artificiellement en vie ces clubs moribonds.

À cet effet, ils nous font voir les sommes considérables que le gouvernement perdrait en taxes, si les franchises de nos clubs étaient vendues aux Américains. On souligne également les pertes d'emploi pour les 15 000 personnes qui travaillent dans ce secteur. Ce serait intéressant de connaître la ventilation de ces emplois : combien de vendeurs de hot dog, de placiers, d'agents de sécurité, le nombre de travailleurs à plein temps, leurs salaires horaires, etc.

Mais le plus touchant de ces arguments, c'est celui qui nous signale que le hockey professionnel est un modèle et un stimulant pour la jeunesse !

S'il y a un modèle à proscrire pour nos jeunes, c'est bien celui-là, car le comportement des joueurs est d'une brutalité sans pareille ! Au point que beaucoup de parents refusent maintenant d'inscrire leurs enfants dans des ligues de hockey de peur d'y retrouver ce modèle de comportement trop souvent encouragé par des en-

traîneurs qui cherchent à dépister des vedettes pour les grands clubs, ou par des parents qui aimeraient éventuellement voir leurs enfants dans la Ligue nationale avec les salaires équivalents.

Que dire de cette recommandation pour exemption fiscale de 100 % sur l'achat de billets de loges au lieu de 50 % comme actuellement, et de 10 % de crédit d'impôt sur la première tranche de 50 millions \$ des recettes des clubs.

Nos braves députés sont embarqués pieds joints dans cette propagande en espérant sauver ainsi notre sport national. Personne n'a pensé à la possibilité d'avoir nos propres ligues ici au Canada, comme cela existe partout en Europe ; ce qui nous assurerait un meilleur contrôle et aiderait à développer et garder chez nous nos joueurs. Mais ce ne serait peut-être pas assez payant pour les propriétaires actuels, surtout lorsqu'ils décident de vendre leurs franchises aux Américains. Actuellement les clubs canadiens évoluent dans une Ligue nationale américaine et ils doivent en payer le prix.

LE SPORT AMATEUR

Il reste cependant un autre point qui n'est pas clair dans ce rapport : celui du sport amateur. On recommande d'aider les parents à défrayer les dépenses occasionnées pour la pratique du sport chez les jeunes. Mais quels jeunes et quels parents ? On peut être d'accord pour aider les parents dont les jeunes sont rendus à un niveau de compétition avancé, pour défrayer les frais d'entraînement, d'équipement et de frais de transport de leurs enfants.

Mais je ne vois pas pourquoi aider M. ou Mme Tartampion à défrayer le coût de l'équipement de hockey ou des frais de voyages de leurs enfants pour des rencontres dans d'autres régions. Il me semble tout à fait normal que les parents assument les dépenses de base pour les loisirs de leurs enfants. Personne n'a pensé jusqu'à maintenant à faire défrayer le coût de leçons de piano ou de ballet par la municipalité ou par des déductions d'impôt, encore moins les équipements correspondants. Dans la majorité des cas, les voyages occasionnés par ces activités sont aussi aux frais des parents.

Arrêtons de copier le sport d'élite et les professionnels, il s'agit ici de loisir ! Faudrait-il bientôt demander des déductions d'impôt pour aller camper en famille ?

D'ailleurs, cette tendance à transformer toute forme d'activité physique en compétition amène souvent les jeunes à rechercher d'abord la performance et à tout sacrifier, même leur santé (souvent au moyen de drogues), pour atteindre des objectifs difficiles à obtenir autrement. Les récentes enquêtes de la GRC sur la pratique du sport chez les jeunes démontrent bien cette tendance.

Ceci nous amène à nous demander pourquoi nos gouvernements favorisent la pratique du sport ou de l'activité physique. Est-ce pour avoir la meilleure représentation aux Jeux olympiques ou est-ce pour améliorer la condition physique de la population en général ?

On répondra sans doute que ces deux objectifs peuvent être conciliables. À condition sûrement que l'un ne s'accomplisse pas au détriment de l'autre ou que les moyens mis à leur



Le sport et l'activité physique n'auraient jamais dû être séparés de l'éducation, du loisir ou de la santé par nos gouvernements.

disposition ne privilégient pas l'un par rapport à l'autre. Or depuis quelques années, tous nos gouvernements ont centré leur politique sur la pratique du sport de compétition. Toute la structure du sport au niveau national et provincial est centrée sur la compétition. Le principal objectif des fédérations nationales de sport est de former une élite à tous les niveaux. Les subventions gouvernementales aux deux niveaux ne leur sont accordées d'ailleurs qu'en vertu de ce critère. C'est tout à fait légitime

d'encourager notre élite, comme on le fait dans les arts, les sciences, mais la masse, comment l'aider, comment rendre cette pratique accessible au plus grand nombre ?

À cet effet, le sport et l'activité physique n'auraient jamais dû être séparés de l'éducation, du loisir ou de la santé par nos gouvernements. Depuis qu'on leur a accordé un statut spécial, surtout au fédéral, (les provinces ont dû suivre), on a perdu de vue les fins pour lesquelles on a adopté les politiques du début.

Faudra-t-il bientôt demander des déductions d'impôt pour aller camper en famille ?

Tout le monde a le droit de sourire



• 2 prothèses complètes de qualité à partir de 495 \$
• engagement de satisfaction écrit
• prothèses personnalisées • facilités de paiements • aucune taxe • consultation gratuite
• service courtois • informez-vous dès maintenant

Audrey Béliveau et Jean-Guy Béliveau
denturologistes

Sainte-Foy Charlesbourg Saint-Apollinaire
659-7769 623-9452 881-2100

Avis aux amateurs d'aubaines!

JEEP CHEROKEE SPORT 1998

RABAIS de 8 000 \$



V# 8279 (photo peut différer)

Spécial 26 600\$
Détail: 34 600\$

• Automatique • Rég. de vitesse
• Air climatisé • Porte-bagages
• Volant inclinable • Miroirs électriques
• Sélect track • Roues mags
• Glaces teintées • Phares antibrouillard
• Glaces et verr. élec. • Roue de secours classique
Rabais inclus, transport en sus, taxes en sus

MAISONNEUVE AUTOMOBILES

CHRYSLER Plymouth Jeep
138, rue Maisonneuve
47, boul. René-Lévesque, Québec
(à côté du Grand Théâtre)
529-8135

LE SABLIER DE L'AN 2000

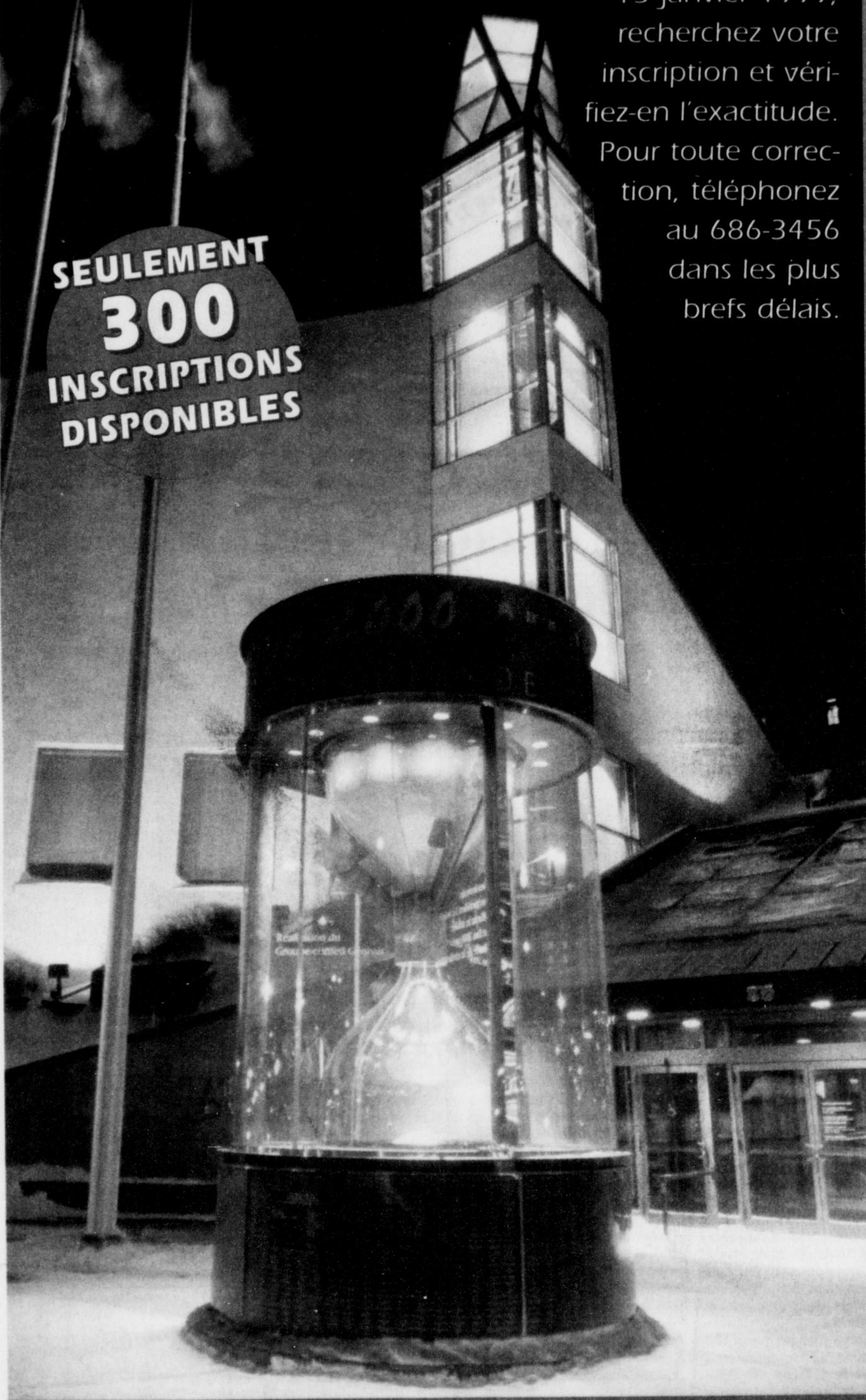
2^e SÉRIE D'INSCRIPTIONS

Voici la deuxième série d'inscriptions qui seront bientôt gravées sur le socle du sablier de l'an 2000. Si vous vous êtes inscrit entre le 17 décembre 1998 et le

13 janvier 1999, recherchez votre inscription et vérifiez-en l'exactitude.

Pour toute correction, téléphonez au 686-3456 dans les plus brefs délais.

SEULEMENT
300
INSCRIPTIONS
DISPONIBLES



Le compte à rebours a commencé!

Le plus gros sablier du monde passera à l'histoire lorsque son dernier grain de sable tombera le 31 décembre 1999, à 23 h 59 min 59 s.

Il reste peu de temps pour faire graver votre nom, celui de votre famille ou de votre entreprise sur le sablier de l'an 2000!

- * en personne: au Musée de la civilisation
 - * par téléphone: au [418] 686-3456
 - * par Internet: via le site www.lesoleil.com
- Inscription personnelle: 50\$ taxes incluses
Entreprises et corporations: 250\$ taxes incluses

Faites vite! 686-3456

LE SOLEIL

MUSÉE DE LA
CIVILISATION



Communiquez comme personne

- AB** Yvette Denis Alain, Saint-Raymond, M. Hélène-Isabelle-Cath. Allard, Québec, Mario Allen & Chantal Leblanc, Sainte-Foy, Famille Arcand-Plamondon, Cap-Rouge, «Louise Audet, Ronald Arsenault», Charlesbourg, Martine Arsenault, Québec, Vincent Aubin, Amos, Famille J.S.A.M. Aubin-Pouliot, Québec, «Victor, Émile Audet», Sainte-Marie-de-Beauce, Pauline et Charles Auger, Beauport, Barcelo-Després-Dessureaux-Mac, Québec/Longueuil/St-Mathias, J.R. Beaudet-Fernande Gilbert, Québec, J. Roland Beaudet, Québec, La Famille Beaudoin-Landry, Lourdes de Blanc-Sablon, Annette & Suzanne Beaudré, Charlesbourg, Rodrigue Bédard, Québec, Roger Bédard, Val-Bélair, «Claire Bédard, Alain Bellemare», Québec, Famille Clément Bégin, Lévis, Les Belleau Carrier Bourget, Lévis, Kathleen Bellef, Sainte-Foy, Lise Belzile, Rivière-du-Loup, Famille Gilbert Belzile, Silery, Mario Bergeron et Nancy Bédard, St-Antoine-de-Tilly, Famille Yves Bernier, Neufchâtel, Famille Raymond Berthiaume, Charlesbourg, La Famille Bertrand, Trois-Rivières, Famille de Jean-Marie Bérubé, Saint-Romuald, Francine Bérubé et Hervey Dion, Québec, René Suzie Anne-M. Julie Alex, La Tuque, Catherine Blanchard, Silery, Alain Blanchet, Lac-Beauport, Sylvie P. et Pierre Blanchet, Cap-Rouge, Famille Blanchet-Bias, «Beauport, Québec», José Antonio Biasco, Québec, Nicole Blouin M Vallée T Vallée, Sainte-Foy, Réjean et Sabrina Blouin, Charlesbourg, Famille Capitaine D. Boglaris, Roumanie, Carole C. Sophie Jérôme Boily, Saint-Georges-de-Beauce, Gilles Boivin-Johanne Langlais, Québec quartier Neufchâtel, Jean-François Boivin, Chicoutimi, «Raymond Lecours, Louise Boivin», Québec, Raymond Phil Vincent Bonenfant, Saint-Nicolas, Raymond Bouchard, Château-Richer, Lucille et Raymond-M. Boucher, Québec, Lorraine & Louise Bouffard, Québec, Familles L. Boulanger & M. Hébert, Lévis, François Bourbeau, Beauport, Hélène Boutet-Fortin, Ottawa, «Mariépiet, Annabelle Brassard», Val-Bélair, Famille Breton-Haïsse, «Frampton, Beauce», Sylvie Briand Gérard Briand, Québec, Noëlla Patrick et Mike Bujold, Bois des Filon, Famille Fernand & Paula Busque, Lévis, Claire Bussièrès, Beauport, Pierre Bussièrès Charlotte Roy, Québec, Philip Virginie Thomas Camiré, Silery, Famille Gaston et Lise Cantin, Saint-Nicolas, Doris JP-Cath-Jo Rina Cloutier, Sainte-Foy, Claire et Henri Cantin, Ste-Catherine de la J-Cartier, Famille D. Carbonneau Lamière, Lévis, M. Carreau J.P. Veilleux, Québec, Agathe Carignan Wilfrid Côté, Charlesbourg, La Famille Édouard Caron, L'Islet-sur-Mer, Famille André H. Caron, Montréal, Carriart-Giasson, Saint-Pierre Miquelon/Québec, Famille Chantal & Pierre Cayer, Charny, Fernand Chabot Nicole Fournier, Charlesbourg, Famille Jean-Raymond Chainey, Charlesbourg, André Chamberland, Loretteville, Ginette et André Chamberland, Sainte-Foy, Raymond & Lillie Chantal, Québec, Lauréanne et Marcel Charest, Les Méchins, Robin Alexandre Samuel Charest, Cabano, H. C. P-T. C-A. M-O. Choquette, Silery, «Raphaël, Simon, Liette et Joël», Cap-Rouge, Les Clermont-Drolet, Silery, Thomas Coleman / Marielle Côté, «L'Ancienne-Lorette-Québec», Familles Bernier Cormier, Silery, Yvon Danielle Julie Corveau, L'Ancienne-Lorette, Black Cossette Guy, Lac-Beauport, M. Odile-Michel-Émile Côté BB, Boischatel, Mollie Côté, Saint-Hilaire, Famille Louise et Raymond Côté, Beauport, Charles Côté, Boisbriand, Gabriel Côté, Boisbriand, Pierre-Luc Côté, Boisbriand, Famille Fernand Coulombe D.P., Québec, Jacques Courchesnes, Beauport, Stéphane et Michèle Couture, Shannon, Famille Roland M. Couture, Breakeyville, Thérèse et Samuel N. Coutura, Saint-Étienne-de-Lauzon, Jean et Bernadette Crochat, Québec, Aurélie Croteau & Pauline Marquis, Plessisville/Sainte-Foy, Robert Sébastien M-Eve Croteau, Saint-Georges-de-Beauce.
- D** Jocelyn D'Amours Monique Morin, Val-Bélair, Jacques d'Astous Nicole D., Matane, Familles Daigle Rivest, Sainte-Croix de Lotbinière, Laurie Darveau-Tremblay, Val-Bélair, «Pierre-Luc, Jérôme & Jean-Luc», Charlesbourg, Monique Doré Guy Deslisle, Cap-Rouge, Les Deslisle-Bruneau, Québec, Famille Agathe et André Demers, Cap-Rouge, Famille Demers-Dussault, Silery, Josua Demers-Lamontagne, Saint-Romuald, Anne Denis, Québec, Gérard Bastien Steph Deschênes, Québec/Arvida/Victoria, Rachel Deschênes, Québec, Bernard et Hélène Deschênes, Québec, Claire et Lucie Deschênes, Québec, Adrienne et Roland Deschênes, Québec, Famille Deshaies-Lévesque, «Saint-Nicolas, Québec», Famille Gérard Desjardins, Saint-Pacôme, Despatis-Verratt (Fred-J.P.-Alex), Charlesbourg, Famille Paul Després, Grondines, Julie et Claudine Després, Montigny, Irène Desroches-Gilles Girard, Saint-Irène, Aimé Rita Karine B-Alex Dion, Lévis, Famille Trotter Dion, Silery, Famille Pierre Dionne, Charlesbourg, Aida Gauthier Dionne, Beauport, Claude Dionne, Beauport, André Donaldson, Sainte-Foy, Ann Donaldson et Alain Savard, Sainte-Foy, Ginette Donaldson, Sainte-Foy, Normand Doucet, Rimouski, «Famille Adrien, Pauline Drolet», Charlesbourg, Caroline Hélène Drolet, Charlesbourg, Rolande Drouin, Québec, «Richard, Éric, Yan Dubé», Québec, Les Dubé-Guillemard, Québec/Paris, Famille Alfred Duchesneau, Sainte-Foy, S. Duclos Isa Karine D. Gignac, Québec, Famille Dufour-St-Pierre, Victoriaville, Lorraine Dugal et Robert Aubry, Québec, Janine Drolet & René Dumais, Beauport, Louise D'Amours J-P Dumais, Lévis, Famille Dumais-Richard, Charlesbourg, Famille Dumas-Dupont, Beauport, Madeleine Duplain-Bernard, Québec, La Famille Durand-Prince, L'Ancienne-Lorette.
- EF** Les Ebnother-Noël, St-Jean Chrysostome, Claude G. Ellefsen, Boucherville, Lucie Emery, Neuville, «Samuel, Noémie, Gabriel Emery», Neuville, Raoul Emond, Québec, Louise Proulx Emond, Québec, Odile Farge, Paris, M. Charles Faucher, Québec, Reynald Faucher D.D.H. Dignard, Québec, Les Fedrigo - Francoeur, Beauport, Lucie Ferland - Denis Dorval, Beauport, Famille Nicole & André Filteau, Neufchâtel, Chantale Fluet et J. Guy Gagné, Québec, Famille Fortier-Huot, Lachine, Mathieu Fortin, Ottawa, James Fortin, Ottawa, François Fortin, Ottawa, Jacques Fortin, Québec, R. Gérard Fournier, Maskinongé/Sainte-Foy, Marie Eve & Joanie Fournier, Québec, Pierre A. A. Fournier, Québec, Vincent Fréchette Fortier, Cap-Rouge, Roger Carole Marie-Lee Froment, Saint-Nicolas, Alain et Nathalie Gagné, Saint-Augustin-de-Desmaures, Antony Vincent Guillaume Gagné, Saint-Augustin-de-Desmaures.
- G** Famille Gagné-St-Hilaire, Grondines, Mariette Gagnon, Château-Richer, Famille Bertrand Gagnon, Saint-Nicolas, Louise Gagnon, «Toronto, Ontario», Marie-France & François Gagnon, Notre-Dame-du-Portage, Frédéric & J-Christophe Gagnon, Notre-Dame du Portage, Thérèse et Robert Gariépy, L'Ange-Gardien, Julie Sauvageau Simon Garneau, Québec, Famille C. Garneau & M. Beaumont, Loretteville, Marie-Eve Valérie R.J. Garneau, Saint-Romuald, Estelle et Daniel Gaudreau, «Taschereau, Abitibi», Yvan J. Gaudreau, Montmagny, Famille F. et Pierre Gaudreau, Beauport, Famille Jacques G. Gauthier, Québec, «Adélaïde, André, M. Julie, Louis-C», Québec, André Nicole Martin Gélinas, Cap-de-la-Madeleine, Famille Généreux-Khali, Cap-Rouge, Famille Léon et Pauline Genest, Saint-Rédempteur, Gastone Gianese, Québec, Jean-Sylvain Gignac, Neufchâtel, Famille Marc-André Gilbert, Québec, Famille Roland Gingras, Beauport, Mario Gionet, Stoneham, R.S. Ginchereau Annette Girard, Québec, F. Lambert et J-Paul Godbout, «Saint-Pierre, Ile d'Orléans», Famille M.A. et Paul Godbout, «Saint-Pierre, Ile d'Orléans», Famille Serge Gosselin, Bernières, Gaston-Rolande Gosselin, «Les Saules, Québec», Famille François Gosselin, Québec, Suzanne et Réal Gosselin, Theftford-Mines, Serge Goulet, Cap-Rouge, Famille Henri Gourques, Saint-Valier, Famille Gravel-Sirois, Charlesbourg, Judes Danielle Mauda M-Claude, Sainte-Marie de Beauce, Tommy Grondin, Theftford-Mines, La Famille Guay-Hébert, Saint-Félicien, Viateur Guay et Margot Lecours, Charlesbourg, Famille Pierre Guérard, Stoneham.
- HIJ** Lyse et Roland Hallé, Lac-Saint-Charles, La Famille de Toufic Hamdar, «Beirut, Liban», Pierre Carole Katherine Hamel, Beauport, «Gordon, Nathalie, Allison Harris», Sainte-Foy, Famille S. Harvey et L. Poitras, Beauport, Sophie Langlois & Carl Harvey, Québec, René Hébert & Denise Pedneault, Sainte-Foy, La Famille Claude Hébert, Québec, Gilles Hébert et France Savard, Sainte-Foy, Béatrice Houde, Québec, Famille Eugène Huot, Saint-Étienne de Lauzon, Famille Roland Jalbert, Québec, Ghislaine T. Raymond Jean, Québec, Vianney & Jacqueline Joannette, Sainte-Foy, Michel Jobin, Québec, Famille Serge Juneau, Saint-Augustin-de-Desmaures.
- L** Raymond-M. Georgette Labrecque, Beauport, Capitaine Gilbert LaCasse, Fleuve St-Laurent, Famille G. et Raymond Lacosta, L'Ancienne-Lorette, Famille Antoine Lacoursière, Saint-Raymond, Famille Louis-Philippe Lacroix, Silery, Famille Proulx Laferrière, Sainte-Foy, Louise et Jacques Lafamme, Sainte-Foy, Charles Lafamme, Québec, Lydia Latontaine, Québec, Guy Laforge, Québec, André Laforge, Silery, J. Claude Laforge, Sainte-Foy, «J.L.G.M. Thyrca, William, Donovan», Beauport, Famille Laliberté-Petit, L'Ange-Gardien, Joane Caron Richard Lambert, «St-Adolphe d'Howard, Québec», André et Hélène Lamoureux, Québec, Pierre et Steve Lamy, Charny, Famille Francis Landry, Carleton-sur-Mer, Famille Gaston Landry, «Chicoutimi, Québec», J. Thibault-J.Y. & S. Lang, Cap-Rouge, Félix et Victor Wei Langelier, Montréal, Jacqueline Lantagne, Saint-Gervais, Famille Lanteigne, «Petit-Rocher, Nouveau-Brunswick», Gabrielle Laplante, Beauport, Famille Jean Lapointe, Loretteville, Kevin Kym Danielle G. Laroche, «Charlesbourg, Québec», Anne-Marie Laroche, Turin/Montréal, Jean-Philippe Laroche, Ottawa/Montréal, David et Liliane Laroche, Québec, Chloé & Antoine Lauzier-Guérin, Toronto, La Famille François Laverdière, Sainte-Julie, Alexandre Lavioie, Longueuil, Jean et Christiane Le Lann, «Migennes, France», Famille Leblanc-Lebrun, Cap-Rouge, Les Leblond-Lavoie, Ile d'Orléans, «Anne-Laurence, B. Leblond R.Côté», Lévis, Famille Guido Leclerc, Québec, Famille de Christiane Lecompte, Cap-Rouge/Laval, Gaëtan et Pierrette Leconte, Lévis, «Jean-François, Valérie Leconte», Lévis, Alexandra & Marie-France Leduc, Saint-Mathieu-du-Parc, Lucien Lefrançois, Saint-Romuald, Marcel Legault et Muriel Labre, Laval, Fernand Legros, L'Ancienne-Lorette, Jeanette et Mona Lemay, Ville Vanier, Famille Gérard Lepage, Sainte-Anne-des-Monts, Jonathan & Marie-Joëlle Lepage, Québec, Michèle Lamy et Yves Lepage, Québec, Dolorés et Germain Lépine, Cap-Rouge, Hugo et Sébastien Lépine, Cap-Rouge, Alain Lemieux-Jacques Lessard, Theftford-Mines/Québec, La Famille Alfred Letendre, Québec, «Jean-Marc, Guylaine, Frédéric», Sainte-Foy, Claude et Huguette Lévesque, Lac St-Charles, Luu-The Van, Charny.
- M** Ghislaine Madore, «Saint-Pascal, Kamouraska», Pierre et Rosalie Mailhot, Charlesbourg, Famille Maletta-Létourneau, Montréal, Louis-Dominic & Francis Manuel, Charlesbourg, Claudette et Jean Marchand, Loretteville, Maurice Marcheterre, Beauport, Lise Benoit & Sylvain Marcotte, Cap-Rouge, Michel Marchand, Beauport, France Lévesque & Jean Marier, Lévis, Stéphane et François Marier, Charlesbourg, Virginie Martel, Québec, Véronique et Charles Martel, Kirkland, Jeannette Royer Martel, Québec, Sylvie Chabot et Jean Martel, Lac-Beauport, Familles Jarrold-Martel, Québec, Famille Marcel & Nicole Martin, Lac-Beauport, «Lise, Patrick Mc Kenna Family», Sainte-Foy, Famille André Mc Kinnon, Port-Cartier, Famille K. Mc Martin R. Blais, Québec, Famille J.C. McGe, Silery, Fabrice Hugo Marie Richard, Charny, Famille Meunier-Morin, Lévis, Jean-David Moisset, L'Ancienne-Lorette, Famille Ron Charlotte Montminy, Lac-Beauport, «Élen, Alain, Caro, Alec Morasse», Pont-Rouge, Famille Jean-Yves Morin, Québec, «D., C. et Olivier Barri-Morin», L'Ancienne-Lorette.
- NO** Famille Georges-Édouard Nadeau, «Neuville, Québec», Claudet Nadeau, Cap-Rouge, Famille Réjeanne & Harold Noël, «Ste-Pétronille, Ile d'Orléans», Marc et Marcelle Noël, «Ste-Pétronille, Ile d'Orléans», «Famille Daniel, Madeleine Noël», Sainte-Foy, Danièle JPierre Richard Claude, Sainte-Foy, Vong-Dawine Ou, Phnom Penh, Cécile Ouellet, Sainte-Germaine, Famille Denyse Laurent Ouellet, La Malbaie, Les Ouellet-Hakim, Sainte-Marie de Beauce, La Famille Ouellette-Lortie, Saint-Émile, M. Dollard Ouzilleau, Lévis.
- P** Muriel Pagé et Achille Fortin, Québec, Famille Joseph Arthur Paquet, Lévis, Derek Paquet, Cap-Rouge, Gaëlle Paquet, Cap-Rouge, Simon Paquette & Mamie, Québec, Lucille et Yves Paquette, Québec, Johanne Paradis, Stoneham, Réal Line Séverine Jean-Michel, Loretteville, Marie-Eve et Claudia Parent, Sainte-Foy, Michel Pellerin, Saint-Jean-Port-Joli, Louise et Stanley, Québec, Denise Perron, Baie St-Paul, Famille S. Jobin J.C. Pettigrew, Québec, J.Yves Any Ludvine Piacentile, Québec, Marie-Yolande Picard, Beauport, Lina Picard et Pierre Giroux, Québec, Famille Gilles Pichette, Beauport, «Famille J., M., Richard Pilote», L'Ancienne-Lorette, Marcel P.E. Plamondon, Saint-Raymond, André Plante, Charlesbourg, Suzanne et Jacques Plante, «Saint-Pierre, Ile d'Orléans», Famille Maurice & Lise Poirier, L'Ancienne-Lorette, Famille Campagna Poitras, Québec, Francine Jobin-Réjean Poitras, Québec, Lise & Jean-Claude Poitras, Québec, Mme Cécile Bédard Poitras, Québec, Famille Jean-Louis Pomerleau, «Sainte-Hélène, Beauce», La Famille Jean Denis Poulin, Lac St-Charles, Serge & Jean Poulin E. Roy, Charlesbourg.
- QR** Ron Margot Annie Julie Quimper, Charlesbourg/Nouveau-Brunswick, Claire et Roch Rainville, Charlesbourg, Pat. Geo. Bryan Luca Rancourt, «St-Georges, Beauce», Famille N. Mercier A. Richard, Breakeyville, La Famille Gaston Richard, Montmagny, Marc Claudette Steve Robert, Québec, Marco Dany Robert & Tristan, Québec, A.K. Roberts, Saint-Augustin-de-Desmaures, «Pierre, Simon, Sonia, Janythe», Silery, Yvon Rodrigue, Cap-Rouge, Jonathan Rondeau, L'Ancienne-Lorette, Marie-Eve Rondeau, L'Ancienne-Lorette, S. Pelletier & Colette Rouleau, Sainte-Foy, Famille Emilien Rouleau, Québec, Famille Wilbrod Rousseau, Baie-Comeau, Alain Rousseau, Silery, Bianca Rousseau, Silery, Lucie Rousseau, Silery, Rébecca Rousseau, Silery, Michel Roy, Sainte-Foy/Beauce, Louise et Claude Roy, Silery, Famille M-C Morin & Marcel Roy, Lévis, Réjean Roy, Notre-Dame-des-Laurentides, Famille Hasse-Bey-Royer, Québec, Malik-Samy Royer, Québec.
- ST** Thérèse Samson et Rosaire Dion, Québec, Famille Raymond Samson, Lévis, Les Familles Bergeron, Savinier, Charlesbourg/Sept-Îles/Trenton, Famille Roger Savard, Beauport, Rink & Jean-F. Schoofs, Vieux-Québec, Famille Shoiry, Silery, Les Silts-Ménard, Charlesbourg, Maurice André Guy Mario, Simard, Sainte-Foy, Elaine Simard, Charlesbourg, Famille Simard-Grenier, Sainte-Marie de Beauce, «Pascal Denise, Reynald Simard», Saint-Émile, Alexandre Simon dit Léonard, Beauport, Marc-Madeleine, Simonneau, Beauport, Famille Smith-Lacroix, Silery, Michelle & Christine St-Pierre, Beauport, Les St-Cyr-Passalacqua, Québec-Montréal, André Lamy Huguette St-Hilaire, Charny, Jacqueline St-Hilaire, Charlesbourg, Lise et J.-Armand St-Pierre, Rimouski, Famille Jean et Louise Talbot, Loretteville, Les Tanguay-Lévesque, Laneriville, Beauport, Famille Thibault Martel, Beauport, Famille Viateur Thibault, Berthier-sur-Mer, F.N., Thibault & M-A Lelièvre, «Bic Rimouski/Ste-Thérèse, Gaspé», Noémie Touchette, Sainte-Foy, «Christine-Bossé, Marc Tougas», L'Ancienne-Lorette, Isa François & Carole Tremblay, Charlesbourg, Famille Yvan Tremblay, Loretteville, Famille Tremblay-Würth, St-Augustin-de-Desmaures, Michel Tremblay, Saguenay, William Tremblay Bordeleau, Victoriaville, Simon Latouche Trudeau, Québec, Sophie Latouche Trudeau, Québec, Delphine Trudel, Québec, Clément Trudel, Québec, Famille Jalbert-Turcotte, Saint-Rédempteur, Famille Turcotte-Gosselin, Boischatel, Martin Turmel, Saint-Joseph de Beauce.
- VWZ** Famille Jean-C. Valiquette, Montréal, Famille Louise D. Vallières, Loretteville, Famille Claire et Paul Verge, Fossambault-sur-le-Lac, Valérie Verkeeren, Zaventem, Odette et Maurice Verzauff, Hawkbury, Louis Vézina, Québec, Familles R.G. Vidal et Vandal, Beauport, Famille Alice-P.E. Villeneuve, Charlesbourg, Famille Villeneuve-Bélanger, «Pointe-au-Pic, Charlevoix», Famille Raymond Vohi, Saint-Marc-des-Carières, Nicole Voyer et Marc Mathieu, Québec, Berthe Wagner, Québec, Karl Wildi, Québec, Théodore Wildi Rachel Bergeron, Québec, Famille Windisch-Laroche, Canada/Tunisie/Hongrie, Thérèse et M-France Zicat-Côté, Lac-Beauport.

Entreprises et corporations: Compugen Systèmes Ltée, Québec, Corporation des Pilotes du, «Bas St-Laurent, Québec», Epi Intervention Inc., Québec, Gestion en Tourisme, «du Québec Inc., Québec», Le Personnel de l'École, «Odyssey, Saint-Nicolas», Servipria - Rodrigue Grenier, «Beauport, Québec»