

### CETTE SEMAINE MARDI

■ Round down down, voilà tou-ou-out, c'est la fin des vacances, pourrait bien chanter Pierre Lalonde aujourd'hui. Après la rentrée scolaire la semaine dernière, place à la rentrée économique sous l'heureux signe de la reprise. Et, comme à tous les débuts de septembre, les constructeurs automobiles lancent leurs nouveaux modèles. Cette semaine, c'est au tour de GM au circuit Gilles-Villeneuve. Les autres suivront.

■ La récession canadienne est terminée, clamait-on au cours du week-end même si la faiblesse de l'économie américaine a de quoi inquiéter. On aura un bon aperçu de la vigueur de la reprise avec la publication par Statistique Canada de la mesure prise en juin de l'indicateur avancé composite du Canada.

### MERCREDI

■ Autre mesure intéressante de la vitalité de l'économie, c'est l'indice de l'offre d'emploi, qui donne un aperçu du nombre de postes offerts par les sociétés par le biais d'annonces dans les journaux et périodiques, généralement sous la rubrique carrières et professions.

### JEUDI

■ Chose certaine, pour que cette reprise soit robuste, de nouvelles solidarités devront naître. En ce sens, le lancement à l'Hôtel de ville de Montréal du Guide sur le parrainage d'entreprise, un ouvrage de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain destiné à la fois aux entrepreneurs et aux parrains, vient à point nommé.

### VENREDI

■ On a beau parler de relance, il n'en demeure pas moins que plusieurs sont gardés à l'écart de l'activité économique. Combien y avait-il de chômeurs en août? Statistique Canada nous l'apprend. En juillet, le taux était resté stable à 10,5 p. cent alors qu'il s'élevait à 11,9 p. cent à Montréal.

■ Septembre, c'est aussi le signe que la saison agricole tire à sa fin. Peut-on parler d'un bon millésime au Canada? On en aura une bonne idée avec la publication de l'estimation d'août des principales grandes cultures.

RUDY LE COURS

## Le projet hydroélectrique du Bas Churchill pourrait lui aussi être retardé par Ottawa

RUDY LE COURS

Le projet d'aménagement hydroélectrique du bassin du Bas Churchill au Labrador pourra être à nouveau soumis au processus fédéral d'examen des évaluations environnementales (PFEE) même s'il a reçu d'Ottawa le feu vert en décembre 1980.

Le récent jugement de la Cour fédérale dans l'affaire Rafferty-Alameda oblige Pêches et Océans Canada à examiner tout projet susceptible de modifier les conditions de vie de la flore et de la faune aquatiques.

Une décision de la Cour suprême est toujours pendante dans le cas du dossier Old Man River dans les Prairies et pourrait, si elle va dans le sens du jugement de la Cour fédérale, accroître encore sensiblement la compétence fédérale dans les projets provinciaux.

Fort de la première décision et sans attendre la deuxième, Pêches et Océans a lancé dernièrement une étude préalable pouvant déboucher sur l'enclenchement du PFEE.

Si telle devait être la conclusion de son enquête, le Bureau fé-

déral d'examen des évaluations environnementales (BFEE) mettrait sur pied une commission d'experts indépendants. Cet organisme ad hoc, doté d'un pouvoir de recommandations, serait analogue au triumvirat présidé par Paul Lacoste qui doit se pencher pendant au moins deux ans sur le projet Grande-Baleine d'Hydro-Québec malgré l'obstination de cette dernière à vouloir boycotter ses travaux.

«Le BFEE a mis de côté quelques centaines de milliers de dollars dans l'hypothèse où un projet requiert la mise en route d'une commission», explique en entrevue à La Presse M. Colin Lachance, gérant des commissions environnementales pour la région atlantique du BFEE.

### D'autres projets

D'autres projets sont aussi sujets au PFEE, ce qui signifie que les réserves du BFEE ne sont pas forcément destinées au projet du Bas-Churchill. On pense notamment au modeste projet de Greenwood, également à Terre-Neuve et fort contesté. Il s'agit de l'exploitation de droits hydrauliques privés aux mains d'Abitibi-

Price et d'un potentiel hydroélectrique de 50 à 80 mégawatts.

Il est vrai cependant, précise M. Lachance, que neuf projets sur 10 ne nécessitent pas la création d'une commission.

Chose certaine, le BFEE n'enclenchera pas le PFEE — si telle devait être la recommandation de Pêches et Océans — avant que le promoteur n'ait manifesté l'intention de procéder à la réalisation des barrages et des centrales à Musk Rat et à Gull Island d'une capacité totale de 3088 MW. Or, il va de soi que cela suppose que les négociations entre Lower Churchill Development Corporation (LCDC) et Hydro-Québec aient abouti.

Les deux parties croient la chose plausible d'ici six à 12 mois. Les négociations portent présentement sur un contrat d'achat par Hydro-Québec de 1800 MW en moyenne pendant 25 ans. L'écart de prix entre les parties serait de l'ordre de 15 à 20 p. cent, un écart facilement surmontable, confiait récemment à La Presse Pierre Bolduc, vice-président exécutif marchés externes d'Hydro-Québec.

Le déclenchement du PFEE pourrait toutefois retarder la mise en exploitation du bassin du Bas Churchill. Présentement, Terre-Neuve vise l'an 2000 alors qu'Hydro-Québec serait fort aise de composer avec une entrée en service deux ou trois ans plus tard.

Chose certaine, LCDC ne boycottera pas les travaux d'une commission fédérale — ne serait-ce que parce qu'Ottawa détient un intérêt de 49 p. cent dans cette société contrôlée par Newfoundland and Labrador Hydro.

En 1980, la commission fédérale ad hoc avait recommandé l'autorisation du projet moyennant une vingtaine de conditions portant surtout sur des mesures de mitigation contre l'érosion des chutes Musk Rat.

Le gouvernement terre-neuvien a de plus tenu l'automne dernier des audiences publiques sur le projet.

«La principale chose qui a changé depuis 1980, analyse M. Lachance, c'est le climat social. La voix des Indiens Innu et Montagnais s'est fait entendre. On entrevoit un problème potentiel avec eux.»

## L'industrie des pâtes et papiers craint le Congrès américain

Presse Canadienne OTTAWA

C'est avec inquiétude que l'industrie canadienne des pâtes et papiers voit le Congrès américain s'approprier à légiférer pour imposer l'emploi de fibres recyclées dans la fabrication de papier journal.

De nombreuses propositions favorables à l'emploi de fibres recyclées sont à l'étude aux deux Chambres du Congrès, et certaines d'entre elles pourraient avoir de graves répercussions sur l'industrie canadienne, s'alarme l'Association canadienne des pâtes et papiers.

Son représentant, M. Brian McClay, craint surtout que le Congrès ne décide de prendre exemple sur la Californie, dont les normes lui paraissent radicales et inflexibles.

### Californie

«Chaque feuille de papier qui entre en Californie doit avoir un contenu recyclé de 40 p. cent. Si vous ne recyclez pas, vous ne vendez pas sur ce marché», a expliqué M. McClay, selon qui la majorité des producteurs canadiens seraient durement affectés par l'adoption d'une telle norme à l'échelon national aux États-Unis.

Certaines entreprises canadiennes ne pourront pas recycler et demeurer rentables. Des normes «à la californienne» reviendraient à les exclure carrément du marché. Le Canada a exporté l'an dernier pour quelque cinq milliards de papier journal aux États-Unis, où la demande de fibres recyclées est stimulée par l'augmentation galopante des coûts d'enfouissement des déchets dans plusieurs régions, conjuguée à une sensibilité accrue à la protection de l'environnement.

L'industrie canadienne s'efforce d'accroître sa capacité de recyclage et investira 1,2 milliard à cette fin dans les années qui viennent. Mais elle part désavantagée, parce qu'il n'y a pas suffisamment de rebuts de papier au pays même pour satisfaire la demande. Le Canada importe déjà d'importantes quantités de déchets de papier des États-Unis.

### AUTOMOBILE

## Mazda investit dans les voitures de luxe

DENIS DUQUET collaboration spéciale

La semaine dernière, Mazda Canada annonçait par le biais d'un communiqué de presse qu'elle allait lancer une nouvelle division de voitures de luxe appelée Amati. Cette annonce ne faisait que confirmer une rumeur devenue certitude au cours des derniers mois. En effet, la compagnie avait érigé un comité appelé «Prometheus» qui avait pour but d'étudier la faisabilité d'une telle entreprise en sol canadien.

D'ailleurs, «Prometheus» servait de nom de code à tout le projet à l'intérieur de la société. Au Canada, Derek Miles a été nommé vice-président du groupe et directeur général. En plus, M. Robert Dauzac agira à titre de directeur des ventes pour le Canada. Il faut souligner qu'avant de joindre la division Prometheus, M. Dauzac était directeur régional de Mazda pour le Québec. Quant à Derek Miles, il était directeur national des ventes pour Mazda.

Centaines de millions Cette annonce signifie que

Mazda devra investir des centaines de millions de dollars dans cette nouvelle aventure. La mise en place des infrastructures administratives aussi bien au Japon que dans les pays distributeurs va coûter à elle seule plusieurs centaines de millions. Mais il est difficile d'établir des chiffres plausibles au chapitre de l'administration du projet, puisque plusieurs des coûts seront partagés entre Amati et Mazda. Toutefois, les frais de développement et de fabrication sont plus faciles à estimer.

S'il faut croire les affirmations de M. Robert Dauzac, la nouvelle division Amati bénéficiera de deux plates-formes autonomes qui ne seront pas des dérivés de voitures Mazda actuellement produites. Incidemment, ces deux nouvelles voitures seront des berlines. Ceci signifie des investissements gigantesques puisque les coûts de développement d'une plateforme automobile s'élèvent au bas mot à un milliard chacune et plusieurs affirment que c'est un minimum. Et comme il s'agit d'une première incursion de Mazda dans le domaine, les coûts risquent d'être plus élevés.

D'autre part, toujours selon les indications fournies par M. Dauzac, Mazda entend également ériger une usine propre à Amati dans le complexe manufacturier de Hofu qui fabrique déjà les 626. Encore là, le prix d'une usine de cette envergure va chercher dans le milliard. Et il ne faut pas croire que Mazda va pouvoir réaliser des économies en utilisant les chaînes d'assemblage déjà existantes à l'usine de Hofu, car celle-ci fonctionne à pleine capacité. Il faudra donc ériger de nouvelles lignes d'assemblage.

Il est donc facile de prévoir que Mazda devra investir tout près de quatre milliards pour sa nouvelle division Amati. Et ces chiffres sont corroborés parce que Toyota a dû investir lors du lancement de sa division Lexus. Mais compte tenu de la taille de Mazda par rapport à Toyota, l'investissement est proportionnellement plus important pour Mazda.

### Au Canada

Au Canada comme partout ailleurs dans le monde, les voitures de cette nouvelle division seront présentées au printemps 1994. Pour le marché canadien, on prévoit que les concessionnaires

Amati seront des concessionnaires Mazda triés sur le volet et qui voudront investir dans une salle de montre autonome, mais greffée à la concession Mazda déjà existante. «Pour l'instant, nous ne prévoyons pas opter pour des franchises totalement indépendantes comme ce fut le cas pour Acura. Nous préférons l'approche adoptée par les deux divisions de voitures de luxe d'origine japonaise.»

Quant au choix de Amati pour nommer cette nouvelle division, il s'explique de plusieurs façons. En premier lieu, il aurait été difficile pour Mazda de conserver le nom «Prometheus» car il sert à désigner le projet conjoint de 14 constructeurs automobiles européens pour améliorer la circulation routière par l'usage de systèmes électroniques. Quant à Amati, il s'inspire de plusieurs sources. En premier lieu, Amati était un luthier italien célèbre qui aurait enseigné son art à Stradivarius, rien de moins. De plus, Amati serait un rapprochement de deux mots: le premier, italien, est amaro. Le second, latin, est amatus. Reste à savoir si ces racines latines vont inspirer les acheteurs.



### Bourse

MICHEL GIRARD

## Investir sans prendre de risque ou presque

Est-il possible d'obtenir, sans prendre de risque ou presque, un bien meilleur rendement que celui offert par les certificats de placement garantis?

Marie-Claire Elie, conseillère en placements chez Lèvesque Beaubien Geoffrion, a préparé pour nous un portefeuille que l'on pourrait qualifier de «très conservateur». Un portefeuille dont les principales caractéristiques sont axées sur la protection du capital, le versement de revenus élevés et une bonne flexibilité.

Depuis le krach d'octobre 1987, nombre d'investisseurs, des gros comme des petits, craignent les actions, de peur de se faire échauder une fois de plus. À l'instar du commun des épargnants, ces «conservateurs» recherchent presque uniquement des placements sûrs.

Marie-Claire Elie conseille à cette catégorie d'investisseurs un portefeuille en trois volets qui se répartirait comme suit:

- titres hypothécaires et/ou obligations municipales: 60 p. cent de la valeur globale;
- actions privilégiées de grandes sociétés: 30 p. cent du portefeuille;
- fonds australien d'obligations: 10 p. cent de l'investissement total.

Si les titres (dont le détail est donné plus loin) qu'elle suggère avaient été

achetés mercredi dernier, un tel portefeuille diversifié rapporterait à son détenteur un rendement moyen d'environ 11 p. cent par année.

Ce qui est, convenons-en, un alléchant rendement à comparer à ce qu'on nous offre à l'heure actuelle sur le marché des bons du Trésor, des dépôts à terme ou des certificats de placement garantis. On peut parler d'un portefeuille qui rapporterait environ deux points de pourcentage de plus.

Point majeur: lorsqu'on investit dans un certificat de placement garanti, il ne faut pas oublier que nos fonds sont littéralement gelés jusqu'à l'échéance du placement. Côté dépôts à terme, il y a des pénalités à payer si on les encaisse avant terme.

Comme solution de rechange, Mme Elie propose des titres quasi aussi conservateurs pour la plupart mais plus payants et surtout plus flexibles. Les rendements offerts sont calculés en vertu d'un achat effectué mercredi dernier, chez Lèvesque Beaubien Geoffrion.

### Les obligations municipales

Les revenus d'intérêt de ces titres sont versés deux fois par année, ce qui procure, dans les faits, environ un quart de point de pourcentage de plus que le taux affiché sur le coupon, si on les compare au rendement offert par les dépôts à ter-

me ou les certificats de placement garantis. Concrètement, les obligations municipales offraient mercredi dernier du 8,75 p. cent (échéance d'un an), 9,25 p. cent (deux ans), 9,75 p. cent (trois ans), 10,0 p. cent (quatre ans), 10,25 p. cent (cinq ans).

Afin d'avoir un portefeuille d'obligations municipales équilibré et de bénéficier des fluctuations des taux d'intérêt, Mme Elie recommande de varier les échéances de un à cinq ans.

Les obligations municipales sont des placements totalement sûrs, étant entièrement garanties par la province. Elles sont liquides en ce sens qu'on peut les revendre sur le marché des obligations n'importe quand, avec possibilité par surcroît d'un gain en capital advenant une baisse du loyer de l'argent.

### Les titres hypothécaires

Ces titres sont totalement garantis par la SCHL, donc, par ricochet, le gouvernement fédéral. On les achète en coupures de 5000 \$, selon des échéances de deux, trois ou cinq ans. À l'instar des obligations municipales, ces titres peuvent être revendus en tout temps sur le marché obligataire. Et procurer un gain en capital, si entre temps les taux d'intérêt ont baissé.

Mais attention, comme dans le cas des obligations municipales, on peut réaliser

une perte en capital si on les revend avant l'échéance et que les taux ont grimpé.

Le rendement annuel offert actuellement par les titres hypothécaires tourne autour de 9,6 p. cent pour les termes de trois ans et 10,1 p. cent pour les cinq ans. Remarque que ces pourcentages doivent être légèrement bonifiés, soit de quelques dixièmes de point de pourcentage, si on veut comparer leur rendement à celui des certificats de placement garantis.

Le gros avantage des titres hypothécaires est de procurer à l'investisseur une entrée de fonds stable et automatique le 15 de chaque mois. Ce versement est constitué des intérêts et du remboursement d'une petite partie du capital prêté.

Une parenthèse: le titre hypothécaire fonctionne, si l'on veut, à l'inverse d'un prêt hypothécaire alors qu'on rembourse chaque mois des intérêts et une partie du capital.

### Les actions privilégiées

Les actions privilégiées de grandes sociétés inscrites en Bourse ne sont peut-être pas des placements garantis par les gouvernements mais ils sont très solides. Les actions privilégiées de très haute qualité peuvent rapporter un revenu de dividendes allant jusqu'à 10 p. cent. Toutefois, grâce au dégrèvement fiscal

qui avantage les dividendes, ceux-ci rapportent en fait un rendement brut d'environ 25 p. cent de plus que le taux affiché par le dividende (si on le compare à un rendement de revenu d'intérêt).

Les actions privilégiées suggérées par Mme Elie sont celles de Banque de Nouvelle-Ecosse, Banque Royale, Newfoundland Light and Power, Québec Téléphone, TransAlta, Bell Canada.

### Fonds australien d'obligations

Il s'agit d'un fonds fermé, c'est-à-dire à capital fixe, dont le titre se négocie comme une action, à la Bourse de Toronto. C'est un fonds qui regroupe seulement des obligations émises par le gouvernement australien. Des obligations de grande qualité, soit des double et triple A. Particularité de ce fonds: il distribue mensuellement à ses investisseurs des revenus d'intérêt à raison de 15 cents par unité. Pour un rendement annualisé d'environ 14 p. cent!

Avantages: ce fonds procure une diversification géographique et une certaine protection contre une éventuelle baisse du dollar canadien. C'est un titre coté à la Bourse de Toronto. Cours actuel: 11,88 \$.

Advenant toutefois une dépréciation de la monnaie australienne par rapport au dollar canadien, l'investisseur verrait son rendement diminuer.

**ACURA Rive-Sud**  
Le concessionnaire à votre service. Ou que vous soyez nous pouvons vous servir.  
820, boul. Taschereau Greenfield Park  
Tél.: 443-6555

**LE SERVICE V.I.P. DEPUIS 25 ANS.**  
3839, boul. Taschereau Saint-Hubert  
Tél.: 678-1220

**DES QUÉBÉCOIS AU SERVICE DES QUÉBÉCOIS** Depuis 1957  
**CHICOINE**  
855, rue Johnson Saint-Hyacinthe  
771-2305 MONTRÉAL 464-1491

# Reprise fragile de l'économie américaine

Reuter  
WASHINGTON

Les dernières statistiques économiques américaines montrent que la sortie annoncée de la récession se fait avec lenteur et sur un rythme cahotique qui pèse sur la confiance des consommateurs.

Pour accélérer la reprise, les économistes estiment que la Federal Reserve, banque centrale américaine, pourrait annoncer une réduction des taux d'intérêt.

«Globalement les chiffres indiquent une reprise, déclare un économiste. Mais elle sera inhabituelle, parce que beaucoup plus

modeste que tout ce que l'on a vu depuis la guerre.»

Une réduction des taux d'intérêt dépend des résultats de l'économie américaine, et particulièrement des chiffres de l'emploi, qui seront publiés vendredi.

Le chômage est resté à un niveau assez élevé en juillet, à 6,8 p. cent de la population active. Pour août, les spécialistes prévoient un taux de 6,9 p. cent.

Le taux d'escompte devrait baisser d'un demi-point et être ramené à cinq pour cent, estiment les économistes, qui prévoient également une baisse de 0,25 p. cent des taux d'intérêt de banque à banque à 5,25 p. cent.

Mais si le chômage persiste, la reprise pourrait être de courte durée.

Selon Victor Zarnowitz, professeur d'économie à l'Université de Chicago, la restauration de la confiance passe par une baisse du chômage et une augmentation des revenus. «Si les perspectives ne s'améliorent pas, la reprise fera long feu», a-t-il déclaré.

Selon un groupe de recherche américain, la confiance des consommateurs a baissé en août, affichant son niveau le plus bas depuis la fin de la guerre du Golfe.

Mais le département du Commerce a annoncé pour sa part une augmentation de 6,2 p. cent des commandes industrielles en juillet, soit la plus forte hausse en 20 ans. L'indice des indicateurs économiques, le principal instrument d'évaluation de la situation économique, a également affiché une hausse de 1,2 p. cent en juillet, pour le sixième mois de suite.

Reste que dans un secteur clé comme l'industrie du bâtiment, les ventes de maisons individuelles ne sont pas chutées de 8,5 p. cent. Le revenu des Américains a également baissé en juillet pour la première fois depuis janvier, de 0,1 p. cent.

Quant au Produit national brut (PNB), il a affiché une baisse de 0,1 p. cent, alors que le gouvernement avait prévu une augmentation de 0,4 p. cent.

## Econo-flashes

### AIR FRANCE ouvrira son capital

Une assemblée générale extraordinaire des actionnaires d'Air France (contrôlée par l'État français à 99,8 p. cent) a officiellement autorisé hier le conseil d'administration de la compagnie à augmenter son capital social dans la limite de trois milliards de francs (500 millions de dollars américains) pendant un délai d'un an. La société précise que cette procédure, permettant de porter le capital social à 6,15 milliards de francs (un milliard US), s'inscrit dans le cadre des prévisions du contrat de plan adopté le 17 juillet en matière d'augmentation des fonds propres. L'État actionnaire doit ainsi apporter deux milliards de FF en capital, et la Banque nationale de Paris devrait entrer au capital en apportant un milliard de FF, selon les chiffres annoncés en juillet par Air France et par la banque nationalisée. Air France devrait procéder à l'émission de deux milliards de FF de titres d'une nature non encore déterminée, afin de renforcer de cinq milliards de FF ses fonds propres ou quasi-fonds propres entre 1991 et 1993. Ces apports doivent permettre d'accompagner un plan d'investissement du groupe de 39,1 milliards de FF (6,5 milliards US) sur trois ans, dont la majeure partie correspondra à la livraison de 66 nouveaux appareils.



### BCCI: la Banque d'Angleterre accusée de négligence

Un ancien responsable financier de la BCCI (Banque de crédit et de commerce international), impliquée dans un des plus grands scandales financiers du siècle, accuse la Banque d'Angleterre et la société d'audit Price Waterhouse de négligence et d'incompétence dans cette affaire. M. Masihur Rahman, interviewé aux États-Unis par l'hebdomadaire britannique *Observer*, affirme que la Banque d'Angleterre n'avait pas montré d'intérêt particulier quand il l'a contactée à la demande des autorités américaines, qui enquêtaient elles-mêmes sur la banque. Le cabinet Price Waterhouse avait dès 1990 identifié dans deux rapports de vérification établis à la demande de la Banque d'Angleterre des fraudes et des malversations pratiquées dès 1989 par la BCCI. Mais Price Waterhouse n'a pris aucune décision, selon M. Rahman. La BCCI, fermée au début de l'été par la Banque d'Angleterre, est accusée de toutes une série de fraudes financières dont de blanchiment d'argent de la drogue.

### SNC-Lavalin écarté du 3e barrage du monde

La Chine a signé samedi le contrat de construction du barrage hydroélectrique d'Ertan, dans le sud du Sichuan (centre-ouest) qui sera le troisième du monde par sa taille, avec des partenaires français, italiens et allemands. Ce barrage, d'un coût de 1,9 milliard US, est financé, pour près de la moitié, par la Banque mondiale, qui octroie ainsi son plus gros prêt à Pékin. La première tranche de ce prêt, de 480 millions, vient d'être accordée. Le contrat a été signé par le premier ministre Li Peng et les représentants des sociétés françaises (Dumez International, GTM International), italiennes (Impregilo S.P.A. et Torno) et allemandes (Philip Holzmann AG et Hochtief AG), au Palais du peuple, où avait été conviée la presse. Le barrage, dont la construction sera assurée par la Ertan Hydroelectric Development Corporation (EHDC), représente à ce jour le plus grand projet hydroélectrique chinois. Il aura une capacité de 3300 MW avec six générateurs de 550 MW chacun. Il produira chaque année 17 TWh. La structure principale du barrage aura une hauteur de 240 mètres. La plus haute du monde est celle du barrage d'Inguri en URSS, qui mesure 272 mètres. Sa construction va s'échelonner sur toute la décennie, la mise en route des dernières tranches électriques ne devant intervenir que vers l'an 2000, a indiqué un représentant de Dumez.

### Chaise musicale à NORANDA

Le vice-président Québec de Noranda, M. André Y Fortier vient d'être nommé président et chef de la direction de Kerr Addison Mines, une filiale du Groupe Noranda. Il est remplacé au poste dont il avait été le premier titulaire par M. Michel Lefebvre qui demeure vice-président mines de Minéraux Noranda. Le mandat de M. Lefebvre au Québec porte notamment sur l'intensification de la présence de la société au Québec.



### Fermeture de l'usine de GENERAL TIRE

Plus de 800 personnes se retrouveront sans emploi, le 27 septembre, lorsque cesseront les activités de la chaîne de production de l'usine de General Tire, à Barrie, en Ontario. Le ralentissement des ventes d'automobiles, une surproduction mondiale de pneus et l'incapacité de l'usine à fonctionner de façon plus efficace en dépit d'investissements de l'ordre de 60 millions, depuis 1988, expliquent la décision de General Tire, a indiqué Ed Kallil, du siège social de la compagnie à Akron, dans l'Ohio. L'annonce de la fermeture, à la veille du congé de la Fête du travail, a consterné les 820 travailleurs de l'usine, le plus important employeur industriel de cette ville de 60000 habitants située à proximité de Toronto.

### ALIMENTATION COUCHE-TARD: profits en hausse

Alimentation Couche-Tard a réalisé un bénéfice net de 502000 \$, ou 0,08 \$ par action, pour les 12 semaines d'exploitation closes le 21 juillet, contre 453000 \$, ou 0,07 \$ par action, pour la même période de 1990, soit une hausse de 11 pour cent. La chaîne a fait état d'un chiffre d'affaires de 19,1 millions au cours des 12 premières semaines de 1991, contre 18 millions lors de la même période de l'an dernier, ce qui constitue une croissance de 6,2 p. cent. L'ouverture de 13 nouveaux magasins, dont 10 jumelés à des libre-service d'essence, entre juillet 1990 et juillet 1991, explique l'accroissement du chiffre d'affaires. Les ventes du réseau qui compte maintenant 161 magasins ont atteint 44,6 millions contre 41,8 millions, soit une croissance de 6,7 p. cent.

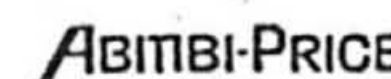
### BOEING met fin à la production des 707

Le constructeur aéronautique américain Boeing a annoncé l'arrêt de la construction des avions 707, en raison du nombre insuffisant de nouvelles commandes. Le 707 fut le premier modèle de la gamme Boeing d'avions de lignes commerciales. Le dernier appareil en version passager a été livré en 1978. Les seuls 707 construits depuis ont été de version militaire. Dans ce domaine, la dernière commande remonte au début de 1987.



### Mises à pied chez ABITIBI-PRICE

Le géant des pâtes et papier Abitibi-Price Inc. a annoncé la mise à pied d'au moins 70 travailleurs de son secteur forestier en raison d'une baisse constante de la demande de papier journal. «L'industrie du papier journal traverse la pire période de son histoire», a déclaré le porte-parole d'Abitibi, Michael Lynch, faisant état d'une capacité de production de deux millions de tonnes de papier journal en Amérique du Nord. «Nous ne pouvons couper le bois et le laisser s'empiler. Il pourrait et devient inutile.» Certaines des mises à pied seront permanentes, a précisé M. Lynch. La récession a frappé de dure façon l'industrie des pâtes et papier, les compagnies et les consommateurs s'abritant dans les dépenses publicitaires. En conséquence, les journaux sont plus minces et nécessitent moins de papier. Les travailleurs d'Abitibi-Price coupent et récupèrent les billes de bois dans des camps forestiers à proximité de Thunder Bay, dans le nord de l'Ontario.



### PORSCHE licencie aux États-Unis

La filiale américaine du constructeur automobile allemand Porsche a annoncé le licenciement de 22,7 p. cent de ses effectifs américains, en raison de la baisse des ventes de voitures aux États-Unis. Cette décision touche 77 des 339 salariés de Porsche employés par sa filiale Porsche Cars North America Inc. «C'est un signe clair de l'effet dramatique de la taxe sur les produits de luxe, en plus de la récession», a déclaré le président de cette filiale, Brian Bowler. Sur les sept premiers mois de 1991, 2844 véhicules Porsche ont été vendus en Amérique du Nord, soit une baisse de 52,3 p. cent sur les ventes de la même période un an plus tôt.

## Transactions des initiés

# La Caisse de dépôt vend 500 000 actions de Canadian Tire et achète 100 000 actions de Tembec

MICHEL GIRARD

La Caisse de dépôt et placement du Québec a profité de la bonne performance du titre de Canadian Tire pour liquider sur le marché 500 000 actions. D'autre part, la société d'État augmentait son portefeuille de 100 000 actions de Tembec. Chez Northern Telecom, des initiés liquident des actions. Chez Mazarin, deux administrateurs accumulent.

**American Barrick (25,13 \$):** trois membres de la haute direction de cette grande aurifère ont réalisé d'intéressants bénéfices en liquidant dans la même journée les actions qu'ils avaient acquises par le truchement du régime d'option d'achat d'actions offert au dirigeants de

la compagnie. Les transactions ont toutes eu lieu le 24 juillet dernier. Louis Dionne a liquidé 16 000 actions, pour un profit rapide de 64 000 \$. Randall Olinphant a empoché un profit de 138 600 \$. Pour sa part, William Robertson ajoutait dans son coffre personnel un petit 245 000 \$.

**Soupes Campbell:** Russell Harrison a liquidé en juillet les 2000 actions ordinaires qu'il possédait. Il les a vendues à 41 \$ pièce.

**Southam (16,63 \$):** William Jaggard Mann a vendu le 29 juillet dernier 3160 actions ordinaires, à 17,23 \$.

**West Fraser Timber (19,25 \$):** Ernest Michael Thony, membre de la haute direction, s'est départi d'un bloc de 1000 actions ordinaires. Prix obtenu: 20,63 \$ l'action.

**Westcoast Energy (19,88 \$):** l'administrateur Ronald B. Mass a aliéné, en juillet, 8000 actions ordinaires. Il a reçu pour ses actions un prix de 20,25 \$.

**Sears Canada (12,75 \$):** l'administrateur Charles Sharpe a acquis vers la mi-juillet 100 actions ordinaires additionnelles. Prix payé: 18,38 \$ l'action.

**Scott's Hospitality (18,50 \$):** Murray E. Hogarth, administrateur, a acheté au début du mois de juillet 2000 actions subalternes. Il a payé pour ses actions un prix moyen de 18,20 \$. Donald Cameron Lowe ajoutait à son portefeuille 100 actions, à 18,38 \$.

**Royal LePage (9,63 \$):** William Paice a acquis le 22 juillet dernier 500 actions ordinaires, à 7,25 \$ pièce.

**Renaissance Energy (14,25 \$):** James Robert Paget, administrateur et membre de la haute direction a vendu 5000 actions ordinaires, à 15,13 \$.

**Ranger Oil (8,75 \$):** Norks Hydro Produktion a liquidé le 25 juillet dernier son bloc contrôlé d'actions ordinaires, soit 10 millions d'actions. Les actions ont été cédées à 8,62 \$, pour une transaction globale de 86,2 millions.

**Unigesco (2,80 \$):** le grand patron Bertin F. Nadeau a acquis, le 22 juillet dernier, en vertu d'un plan d'achat d'actions de la compagnie, 1300 actions subalternes de catégorie B. Il a payé les actions 2,85 \$ pièce.

**Tembec (9,38 \$):** la Caisse de dépôt et placement du Québec a acheté le 10 juillet dernier un bloc de 100 000 actions de catégorie A. La société d'État a payé les dites actions 9,93 \$. Son bloc contrôlé renferme maintenant quelque 3,3 millions d'actions de cette catégorie.

**Mazarin (26 cents):** Marcel de Rouin a acheté en juillet 120 000 actions ordinaires additionnelles. Il les a payées 32 et 34 cents. Pour sa part, le patron de Mazarin, Régis Labeaume, a acquis un bloc de 228 571 actions le 12 février 1991. Il avait payé ces actions 35 cents l'unité.

**Canadian Tire limitée (25,38 \$):** la Caisse de dépôt et de

placement a réduit son bloc contrôlé. En juillet, la société d'État liquidait sur le marché un peu plus de 500 000 actions de catégorie A. Les actions ont été vendues à des cours qui ont varié de 24,50 \$ à 25,32 \$. La Caisse de dépôt et de placement possède encore près de 9,6 millions d'actions de cette catégorie.

**Princeton Mining Corporation (2,00 \$):** James O'Rourke, administrateur et membre de la haute direction a vendu, lors d'une transaction privée, 17 232 actions ordinaires. Il a reçu pour ses actions un prix de 2,15 \$.

**Queenston Mining (77 cents):** la société Ressources Joutel a augmenté son bloc contrôlé de 25 000 actions ordinaires. Les actions ont été achetées fin juillet et début août. Prix payé: 77 et 78 cents.

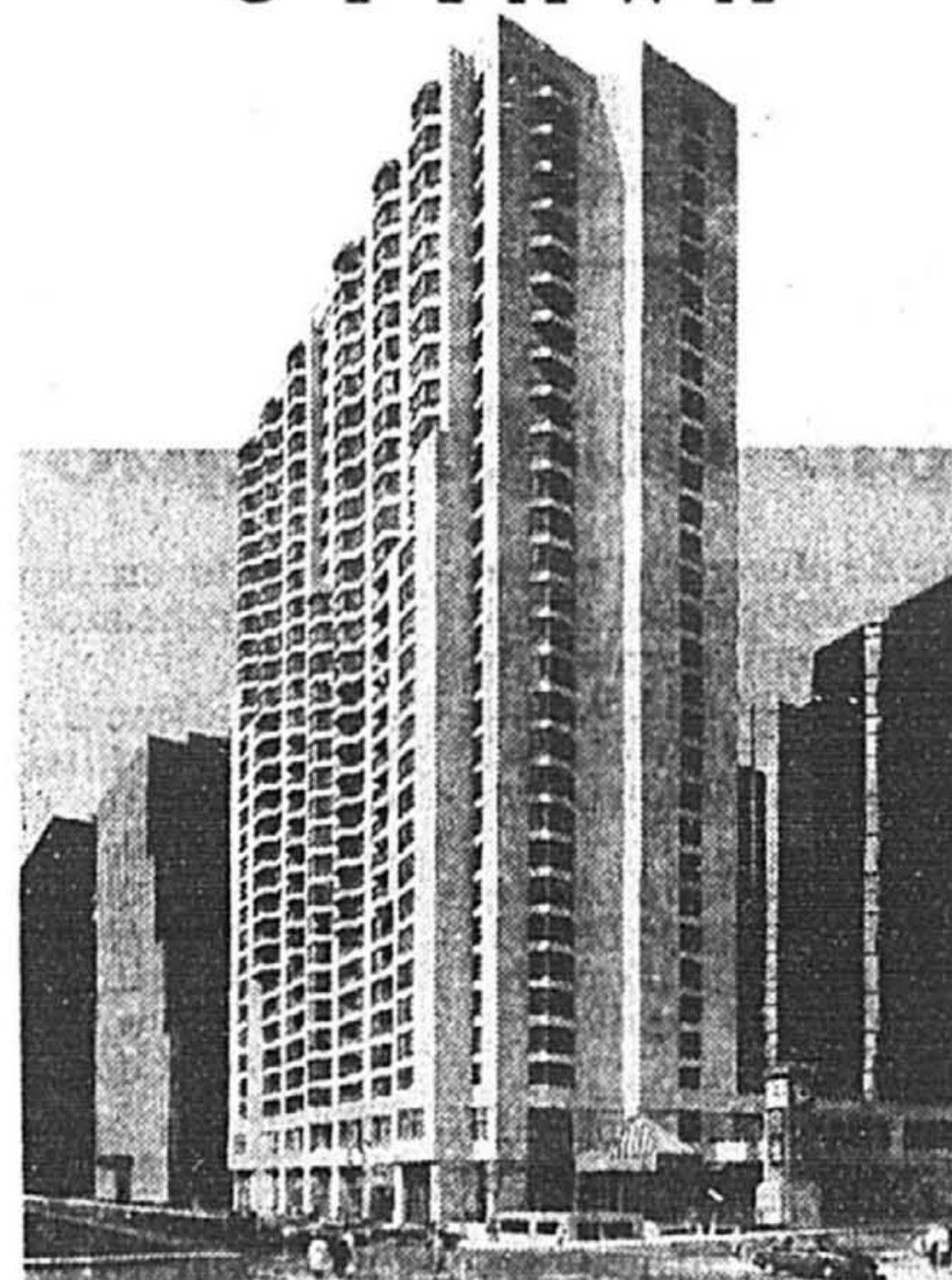
**Northern Telecom (45,88 \$):** André J. Boutin s'est départi des 3200 actions ordinaires qu'il détenait. Il les a cédées pour un prix moyen de 45,25 \$ l'action. Les ventes ont eu lieu le premier août dernier. John W. Caffry liquidait pour sa part les 1650 actions qu'il possédait dans son portefeuille. Prix obtenu: 38 \$. Quant à lui, David R. Cox réalisait un profit rapide en liquidant à 45,25 \$ les 3600 actions qu'il avait acquises à rabais grâce au régime d'option d'achat d'actions.

**NDLR:** Cette chronique hebdomadaire rapporte les transactions, de vente ou d'achat, que des actionnaires privilégiés ont effectuées sur le marché boursier. Les informations proviennent de la Commission des valeurs mobilières du Québec. Font partie des initiés, les individus qui occupent une position privilégiée dans les entreprises inscrites en Bourse, soit les dirigeants, les administrateurs, les principaux actionnaires (compagnies incluses), etc.

## LES ANNONCES CLASSÉES

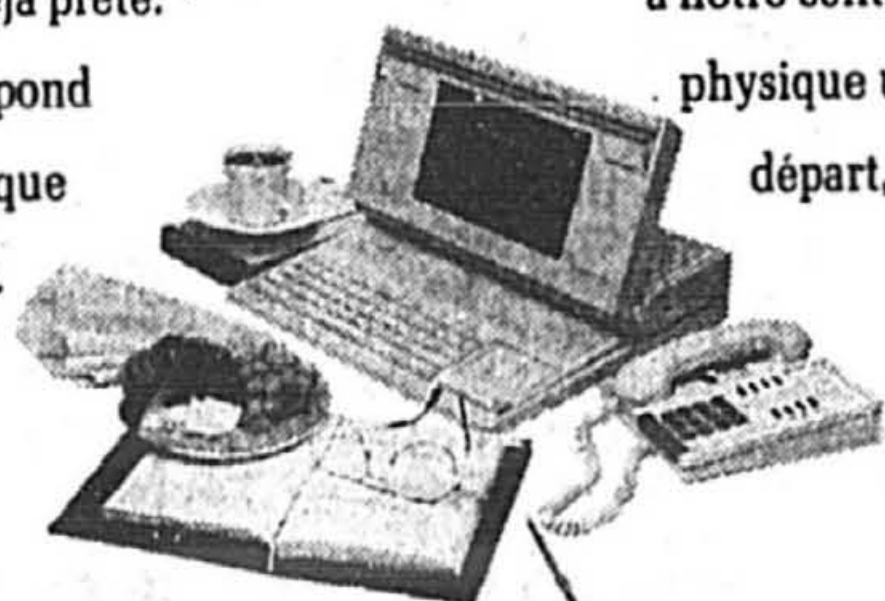
La Presse  
285-7111

## PLACE MINTO SUITE HÔTEL OTTAWA



Situé à six rues de la colline parlementaire...  
Défaites les valises et savourez la détente dans le confort de votre suite luxueuse.  
Au réveil, la cafetière est déjà prête.  
Le service aux chambres répond au moindre désir de même que votre cuisine toute équipée.  
Réunions et rencontres ne sont qu'à deux pas

Votre suite «intelligente» est pourvue d'un téléphone compatible à votre ordinateur personnel. Venez nager, courir ou ramer à notre centre de conditionnement physique ultra-moderne. À votre départ, consultez simplement votre solde affiché à l'écran télé et voilà, le tour est joué!



Confort, espace, luxe inimitables.  
A un prix hors pair.

## PLACE MINTO SUITE HÔTEL

Ontario et Québec 1-800-267-5101 Autres provinces et E.-U. 1-800-267-3377  
433, avenue Laurier ouest, Ottawa, (Ontario) K1R 7Y1 (613) 782-2350

### CHRISTIANE CHARLTON

Madame Henriette Lanctôt, présidente de l'Association des femmes d'affaires du Québec, annonce la nomination de Madame Christiane Charlton au poste de directrice régionale, pour le chapitre Montréal Métropolitain. Madame Charlton remplira son mandat tout en assurant sa fonction d'agent des achats chez Bell Canada.

En tant que directrice régionale, Madame Charlton devient le porte-parole de l'Association et chef du conseil de gestion qui réunit les responsables des différents comités.

L'AFQA est un réseau de femmes d'affaires qui regroupe des entrepreneures, des gestionnaires, des professionnelles et des commerçantes. Elle a pour mission de défendre et promouvoir les intérêts économiques et professionnels de ses membres, et de donner la position des femmes d'affaires du Québec sur des sujets d'actualité.

### DATES D'ASSEMBLÉE

Raison sociale	Date	Heure	Type
Canadian Turb Inc.	*15 mars	30 avril	AS
Données fournies par la société émettrice par l'entremise de LA CAISSE CANADIENNE DE DÉPÔT DE VALEURS LIÉES			
*Modifications aux renseignements déjà publiés.			
A = annuelle; S = spéciale; G = générales; X = supplémentaire; E = extraordinaire.			
Consolidated Royal Group Inc.	*11 sept.	18 oct.	AS
Academy Explorations Limited	17 sept.	22 oct.	A
Algonquin Mercantile Corp.	26 sept.	30 sept.	AG
Algonquin Capital Ltd.	25 sept.	21 oct.	A
Amwest Scientific Inc.	13 sept.	23 oct.	AG
Arrowhead Resources Ltd.	19 sept.	31 oct.	AG
Accomex Resources Ltd.	4 oct.	8 oct.	S
Caliente Resources Ltd.	18 sept.	24 oct.	E
Caliente Resources Ltd.	26 août	30 sept.	E
Canarc Resources Corp.	4 oct.	12 nov.	AG
Compost Exploration Ltd.	12 sept.	25 oct.	A
Cons. Rock Coast Sulphur Ltd.	13 sept.	21 oct.	AG
Cons. Thermo Tech Int'l Inc.	20 sept.	28 oct.	AG
Fonds Fiduc. CDT-4 Actions Cdn	18 sept.	1 nov.	S
Canadian Technology Inc.	*13 sept.	11 oct.	AG
East Resources Limited	*21 août	11 oct.	AS
Fair Harbour Money Corp.	25 sept.	29 oct.	E
Fonds Fiduc. CDT-10 Div. Cdn	18 sept.	1 nov.	S
Fonds Fiduc. CDT-1 Ind Act Antr	18 sept.	1 nov.	S
Fonds Fiduc. CDT-1 Ind Act Cdn	18 sept.	1 nov.	S
Fonds Fiduc. CDT-Marché Montréal	18 sept.	1 nov.	S
Fonds Fiduc. CDT	18 sept.	1 nov.	S
Fonds Fiduc. CDT-Diversif	18 sept.	1 nov.	S
Franzoid Int'l Technologies	17 sept.	25 oct.	A
Gleason Gold Ltd.	17 sept.	25 oct.	AG
Gleason Industries Inc.	14 sept.	24 sept.	AG
Golden Band Resources Inc.	24 sept.	29 oct.	AG
Greenwood Resources Ltd.	23 sept.	8 nov.	AG
Hogburn Resources Ltd.	13 sept.	25 oct.	AG
Hawkeye Developments Ltd.	*11 sept.	18 oct.	AG
Ican Minerals Ltd.	16 sept.	25 oct.	AG
La Grande West Cos. D'Assurance	9 sept.	16 oct.	KS
Magnatone International Corp.	5 sept.	11 oct.	A
Mare Resources Inc.	13 sept.	1 oct.	AG
MHI Industries Ltd.	16 sept.	1 oct.	AG
NPC Investment Corporation Ltd.	*10 sept.	28 oct.	AG
Northern Explorations Limited	27 sept.	7 nov.	AG
Orto-Tranco Medical Tech Ltd.	12 sept.	25 oct.	A
Pacific Century Explorations Ltd.	12 sept.	24 oct.	AG
Pacific Knight Electronics	11 sept.	18 oct.	AG
Pacific Rim Money Corp.	17 sept.	23 oct.	AG
Paramount Resources Ltd.	23 sept.	8 nov.	S
Popay Valley Holdings Ltd.	18 sept.	18 oct.	AG
President Mines Ltd.	17 sept.	31 oct.	AG
PMG Financial Inc.	16 sept.	22 oct.	AG
Resource Equity Ltd.	18 sept.	31 oct.	A
Royale Hill Foods Inc.	18 sept.	18 oct.	AG
RNTS Industries Ltd.	23 sept.	29 oct.	AG
RNM Medical Laboratories Inc.	23 sept.	29 oct.	SE
Sage Resources Ltd.	18 sept.	24 oct.	AG
Saturex Inc.	18 sept.	24 oct.	A
Siron D'Or Inc.	18 sept.	24 oct.	A
Silver Hill Mines Ltd.	17 sept.	24 oct.	AG
Southern Enterprises Ltd.	16 sept.	18 nov.	AG
Source Resources Ltd.	10 sept.	21 oct.	AG
Southern Resources Ltd.	17 sept.	29 oct.	AG
Star Lake Mines Limited	12 sept.	18 sept.	AG
Star Data Systems Inc.	10 sept.	15 oct.	AG
Shore Mark Capital Inc.	13 sept.	23 oct.	GE
Tana Developments Corporation	11 sept.	21 oct.	AG
Team Resources Corp.	20 sept.	29 oct.	AG
The Great Eastern Corp. Ltd.	25 sept.	30 oct.	A
The Ledger & Kananaskis Ltd.	9 août	6 sept.	S
The Mtn. Inn at Ribbon Creek	11 sept.	18 oct.	S
Timmins Nickel Inc.	17 sept.	17 oct.	A
Tombogone Gold Inc.	11 sept.	18 oct.	AG
Vancouver Venture Corp.	20 sept.	27 oct.	AG
Vista Int'l Petroleum Ltd.	23 sept.	27 oct.	S
Westlone O'Connell Resources Ltd.	23 sept.	8 nov.	S
Westlone Industries Inc.	17 sept.	22 oct.	AS

# L'effondrement de la BCCI n'a pas mis un frein au blanchiment des narco-dollars

d'après AP  
NEW YORK

L'effondrement de la Bank of Credit and Commerce International (mieux connue sous le sigle BCCI) en tant que vaste entreprise de blanchiment d'argent n'aura qu'une incidence marginale sur cette activité illégale qui consiste à faire entrer dans le circuit monétaire normal des bénéfices réalisés dans des opérations illicites.

«Tout ce que cela changera, c'est que les clients s'adresseront à un autre magasin», a dit l'enquêteur Charles Intriago à Miami, un ancien procureur fédéral qui édite le bulletin *Money Laundering Alert*.

Les clients dont il est question, qui sont généralement des trafiquants de drogue et des marchands d'armes, ont les bras pleins d'argent.

**300 milliards**  
Le blanchiment des bénéfices retirés du trafic de drogue est une affaire de 300 milliards par an, d'après un rapport de 1990 rendu public par une sous-commission du sénat américain sur les narcotiques, le terrorisme et les opérations internationales.

«Quand vous mettez le doigt dans un trou de leurs activités, ils trouvent toujours un moyen de le contourner», dit Timothy Mahoney, directeur des enquêtes spéciales pour le Département des opérations bancaires de l'État de New York.

Deux succursales de la BCCI se sont reconnues coupables en janvier 1990 de 29 accusations de blanchiment d'argent à Tampa, en Floride. Le scandale de la BCCI a éclaté sur la scène internationale le 5 juillet dernier, quand la Banque d'Angleterre et sept autres pays, dont le Canada, ont mis un terme aux activités de la BCCI et bloqué ses éléments d'actif.

La BCCI a pu prospérer en exploitant des échappatoires dans les règlements régissant les banques dans tous les pays où elle avait des activités, selon les enquêteurs.

Fondée au Pakistan, elle avait son siège principal au Luxembourg et dans les îles Caïman. Ces centres ont la réputation d'être des paradis fiscaux et des lieux de blanchiment d'argent.

L'enquêteur Intriago affirme

que le cas de la BCCI illustre le manque de communication entre les autorités réglementant les banques. «La BCCI est un cas type d'absence de coordination gouvernementale.»

Toutefois, la coopération internationale en matière de réglementation s'améliore, précisent les responsables.

Plus de cent pays ont signé la Convention de Vienne sur les narcotiques, qui permet de passer outre aux lois sur le secret bancaire dans les enquêtes sur les drogues et prévoit l'extradition des personnes se rendant coupables de blanchiment d'argent.

De plus, les membres du Groupe des Sept pays les plus industrialisés sont convenus en 1988 de coopérer plus activement dans les cas de blanchiment d'argent.

«La tendance va dans la bonne direction», dit Peter Nunez, sous-secrétaire américain au Trésor qui est chargé de l'application des règlements.

«Tout nos efforts à l'échelle internationale est de parvenir à ce que tous les systèmes financiers dans le monde fassent obstruction au blanchiment de l'argent de la drogue.»



La succursale montréalaise de la BCCI.

## L'ex-président et l'ex-directeur de la Banque du Pérou seront inculpés dans l'affaire de la BCCI

Reuter  
LIMA

Le Parquet a réuni assez d'éléments pour inculper l'ancien président et l'ancien directeur général de la banque centrale du Pérou, accusés d'avoir touché des pots-de-vin de la Bank of Credit and Commerce International (BCCI), a déclaré hier le procureur général du Pérou, Pedro Mendez.

«Tous les éléments nécessaires à l'inculpation sont réunis. Nous pouvons affirmer que l'inculpation sera prononcée», a précisé Mendez au cours d'une conférence de presse donnée à son retour de Washington et de New York. Il y a rencontré des responsables du procureur de l'État de New York, Robert Morgenthau.

En juillet, celui-ci avait accusé les deux hommes, Leonel Figueroa et Hector Neyra, d'avoir touché 3 millions de dollars de la BCCI, en échange du versement à la banque de montants prélevés sur les réserves péruviennes.

Ceux-ci ont culminé à 270 millions.

Les dépôts ont été effectués à une époque où les réserves du pays risquaient d'être saisies pour assurer le paiement de sa dette.

Figueroa et Neyra n'ont cependant pas été inculpés dans l'affaire BCCI.

Pedro Mendez a précisé que les preuves de leur corruption se

trouvaient surtout au Panama, où des sommes à leur nom auraient été versées sur un compte codé.

D'autres inculpations et «quelques très intéressantes surprises» sont à prévoir, a-t-il ajouté.

Le chef de la police péruvienne, Adolfo Cuba y Escobedo, a déclaré la semaine dernière que Neyra avait quitté le pays. Figueroa réside au Chili, mais n'y a pas été vu depuis plusieurs semaines.

## L'Occident a les moyens de venir en aide à l'URSS

Reuter  
WASHINGTON

L'économie mondiale a les moyens de dégager sans trop en pâtir les dizaines de milliards de dollars dont l'URSS a besoin pour sauver son économie en ruines, estiment les économistes américains.

Même si certains pays occidentaux comme les États-Unis éprouveront des difficultés en raison de leur déficit budgétaire structurel, le niveau mondial actuel de l'épargne démontre qu'une levée importante de capitaux n'entraînerait pas une hausse sensible des taux d'intérêt.

L'Union soviétique aurait besoin, selon certains experts, de 15 à 30 milliards tous les ans pendant plusieurs années pour passer du communisme au capitalisme.

«Il s'agit bien sûr d'une somme conséquente, mais cela ne suffit pas pour provoquer une pression très forte à la hausse sur les taux d'intérêt», estime William Stirling, chef du département de l'économie mondiale à la maison de titres Merrill Lynch.

Les grands pays occidentaux devraient être les principaux bailleurs de fonds de l'URSS, avec les institutions financières mondiales comme le Fonds monétaire international et la Banque mondiale.

Le président George Bush s'est pour l'instant montré réticent à s'engager fermement avec l'URSS dans le domaine financier tant que la situation politique n'aura pas évolué.

Mais, à l'instar des autres dirigeants des principales puissances occidentales, il a promis de faire tout son possible pour faciliter l'accès de l'Union soviétique à la démocratie politique et économique.

La demande venant d'URSS, qui intervient après les besoins importants formulés par les pays d'Europe centrale et par ceux du Golfe, n'a pas manqué d'inquiéter certains milieux financiers, où l'on a évoqué ouvertement le risque d'une pénurie de capitaux au niveau international.

La plupart des économistes estiment désormais que ces craintes sont infondées et exagérées.

«Il s'agit encore d'un de ces mauvais romans concoctés par l'École de la pénurie de capitaux», raille Christopher Potts, de la Banque Indosuez.

Tout au contraire, assurent ces experts, la reconstruction dans le Golfe et le redressement économique en Europe de l'Est et en URSS seront bénéfiques pour l'économie mondiale, car ces pays achèteront des produits aux autres.

À long terme, la centaine de milliards de dollars nécessaire globalement pour les trois zones concernées en 1991-92 pourrait provoquer une légère hausse des taux et, par voie de conséquence, un petit ralentissement de la croissance mondiale, mais dans des proportions minimes.

Selon les études de simulation faites par la FMI, les taux pourraient monter d'environ un quart à un demi-point, ce qui pourrait entraîner un ralentissement du taux de croissance de 0,25 p. cent au grand maximum.

Plusieurs économistes font remarquer que l'impact de ces financements a probablement déjà été pris en compte, au moins partiellement, par les marchés financiers et qu'il est donc déjà intégré en partie dans les taux actuels.

En outre, le niveau élevé de l'épargne en URSS et en Europe de l'Est vient à l'encontre de toute analyse alarmiste. Une partie de cet argent pourra notamment être utilisée pour financer les réformes.

**TÉLÉCOPIEURS**  
**Panasonic**

À PARTIR DE 695 \$

VISITEZ NOTRE SALLE D'EXPOSITION

**ADMACO**  
EQUIPEMENTS DE BUREAU, LTÉE  
5525, rue Paré  
Tél.: 341-3020

**LE TOUT NOUVEAU COUPÉ SPORT XJS SIX CYLINDRES 1992 DE JAGUAR**

Une nouvelle ère d'excellence Jaguar, fondée sur une garantie sans précédent de 4 ans, plus l'entretien périodique sans frais, et bien plus...

Le nouveau coupé sport Jaguar XJS à boîte manuelle à cinq rapports, ou à boîte automatique à quatre rapports en option, va conquérir les coeurs et stimuler l'enthousiasme. La légende de demain vous attend dès à présent. Le brio de son moteur six cylindres et le chic incomparable de la marque vous enchanteront.

Chaque Jaguar 1992 bénéficie de tous les avantages de la nouvelle Carte Club Jaguar. Les prestations du Club Jaguar, fournies sans aucuns frais supplémentaires, comprennent tout l'entretien périodique, un ensemble de services jour et nuit en cas d'interruption de voyage et une foule d'autres avantages automobiles, ceci pendant 4 ans ou 80 000 kilomètres, au premier des deux termes.

Essayez la nouvelle XJS six cylindres aujourd'hui même. Pour la pure joie de conduire.

**Les Moteurs Décarie**  
55, rue Gince, Ville St-Laurent, 334-9910

**Automobiles Élégante JAGUAR**  
4350 est, boul. Métropolitain, St-Léonard, 374-6550

**DIVERSIFIEZ!**  
ESSAYEZ NOTRE POULET ET NOTRE POISSON FRAIS.

Table d'hôte le midi à partir de 11\$.

**Moiskes**  
DEPUIS 1938

La table des affaires.  
RÉSERVATIONS: 845-1696 OU 845-9545

Stationnement gratuit • 3961 boul. Saint-Laurent

**L'ÉVÈNEMENT LOGICIEL DE LA SAISON!** Réservez vos places dès maintenant.

Ne manquez pas ce spectacle rempli de péripéties, de suspense et d'action qui fait courir tout le pays. Vous y découvrirez un tout nouveau groupe de logiciels Lotus pour Windows™.

Les plus grandes vedettes de l'heure sur grand écran. Des prouesses, des performances à vous couper le souffle.

- ★ Voyez Lotus™ 1-2-3™ pour Windows, dans son rôle le plus puissant et le plus convivial.
- ★ Admirez la virtuosité visuelle du logiciel primé Ami Pro™ pour Windows.
- ★ Découvrez l'incroyable répertoire de Freelance Graphics™ pour Windows. De quoi vous river à l'écran.
- ★ Et, à l'appui des principaux protagonistes, cc:Mail™ pour Windows et Notes™ pour Windows, qui unissent leurs talents dans une éblouissante démonstration de vitesse et de précision.

Les places sont comptées. Téléphonnez tout de suite pour réserver vos billets. Ne manquez pas l'évènement logiciel de la saison.

**Téléphonnez immédiatement pour vous inscrire.**

Présentations en anglais.  
Présentation semblable, mais en français.  
Composez 1-800-668-1509 pour vous y inscrire.  
© Copyright 1991 Lotus Development Corporation. Tous droits réservés. Lotus 1-2-3, Freelance Graphics, cc:Mail, et Notes sont des marques déposées de Lotus Development Corporation.  
Ami Pro est une marque de commerce de Software Corporation.  
Bible à part entière de Lotus Development Corporation. Windows est une marque de commerce de Microsoft Corporation.

**Lotus.**  
Lotus Development Canada Limited

**TOURNÉE MONDIALE LOTUS WINDOWS™ '91**

Place des Arts, Théâtre Maisonneuve  
St-Catherine Street  
Montreal  
10 septembre | 13 à 16h  
numéro W07G10DA

Musée de la Civilisation  
100 Laurier Street, Hull, Québec  
Ottawa  
12 septembre | 13 à 16h  
numéro W07G12DA

Théâtre St-Denis  
1594 St-Denis  
Montreal  
29 octobre\* | 13 à 15h.  
numéro W07G59DA

**1-800-327-6148**

**FONDATION DES MALADIES DU COEUR DU QUÉBEC**

AVIS EST PAR LA PRÉSENTE donné que la 32<sup>e</sup> assemblée générale annuelle des membres de la Fondation des maladies du coeur du Québec aura lieu le 27 septembre 1991 à 16h, à l'Hôtel Delta, salle Opus 1, situé au 475, avenue du Président-Kennedy, à Montréal.

**À VOUS DE JOUER.**

**Un CPG digne d'intérêt**

**10 1/4 %**

échéance 5 ans

Dépôt minimum de 500\$. Intérêt versé annuellement. Les taux peuvent varier sans préavis.

**MONTREAL TRUST**

Tour Place Montreal Trust	982-7100	ST-LAMBERT	
Place Montreal Trust, niveau métro	843-8100	425, ave. Victoria	465-3265
Place Ville-Marie	393-3117	VILLE MONT-ROYAL	
5272, ch. Queen Mary	488-7000	1335, ch. Canora	735-1314
612, rue St-Jacques ouest	392-1880	WESTMOUNT	
Promenades St-Bruno	441-9030	1245, ave. Greene	932-6000
Centre Fairview	695-5230	OUTREMONT	
		1045, rue Laurier ouest	273-7666

**Une hypothèque digne d'intérêt**

**9 3/4 %**

échéance 6 mois ou 1 an fermé\*

\*Sous réserve des directives du Montréal Trust en matière de crédit.

**MONTREAL TRUST**

Tour Place Montreal Trust	982-7100	ST-LAMBERT	
Place Montreal Trust, niveau métro	843-8100	425, ave. Victoria	465-3265
Place Ville-Marie	393-3117	VILLE MONT-ROYAL	
5272, ch. Queen Mary	488-7000	1335, ch. Canora	735-1314
612, rue St-Jacques ouest	392-1880	WESTMOUNT	
Promenades St-Bruno	441-9030	1245, ave. Greene	932-6000
Centre Fairview	695-5230	OUTREMONT	
		1045, rue Laurier ouest	273-7666

# Hausse de la production pétrolière en mer du Nord

Agence France-Presse  
LONDRES

La production annuelle de pétrole brut en mer du Nord devrait atteindre d'ici à trois ou quatre ans un sommet proche du record

de 1985 de plus de 127 millions de tonnes, a indiqué hier le ministre de l'Énergie britannique M. John Wakeham à Aberdeen, en Écosse.

« Alors que de nouveaux champs pétroliers significatifs comme celui de Scott passent en

production et augmentent la production existante, je m'attends à voir la production pétrolière continuer à grimper régulièrement au cours des trois à quatre prochaines années, passant des 92 millions de tonnes enregistrées l'an dernier à un sommet secon-

daire tout proche du record de 1985 de plus de 127 millions de tonnes », a estimé M. Wakeham qui s'exprimait en prélude à la conférence Offshore Europe qui sera inaugurée aujourd'hui à Aberdeen, en Écosse.

Le ministre a notamment esti-

mé que les coûts de développement des infrastructures pétrolière et gazière offshore étaient loin d'augmenter plus vite que l'inflation, ainsi que l'affirmèrent les grandes compagnies pétrolières. Ce thème devrait d'ailleurs être l'un des principaux thèmes de la conférence selon les observateurs.

nadiens) le baril tandis que pour les champs en cours de développement au même moment, les coûts étaient estimés à 7 livres le baril », ce qui signifie qu'il y a eu l'an dernier une chute significative des coûts de développement des champs pétroliers, résultant largement de l'innovation technologique, a-t-il ajouté.

La conférence Offshore Europe qui s'ouvre aujourd'hui à Aberdeen, est tenue annuellement en alternance avec Stavanger, en Norvège.

« Pour les champs pétroliers en production l'an dernier les coûts moyens étaient d'environ 10 livres (environ 20 dollars ca-

École des  
Hautes Études  
Commerciales  
Affiliée à  
l'Université de Montréal

**HEC**

## M.B.A.-H.E.C.

Une formation générale complète en administration, axée sur la prise de décision et offrant une spécialisation dans un domaine de la gestion.

### Domaines offerts:

Finance  
Gestion des ressources humaines  
Gestion des opérations et de la production

Systèmes d'information  
Gestion de projets  
Gestion des P.M.E.  
Gestion internationale  
Marketing

**Maîtrise en administration des affaires**  
60 crédits/Temps complet ou partiel

### Conditions d'admission

Diplôme de 1<sup>er</sup> cycle universitaire avec une moyenne d'au moins 70% et expérience de travail pertinente d'au moins 2 ans.

Tests d'admission obligatoires pour tous.

Date des prochains tests: 5 octobre 1991

On doit s'inscrire à l'avance.

Coût des tests: 50\$

### Trimestre d'hiver 1992

Date limite d'admission

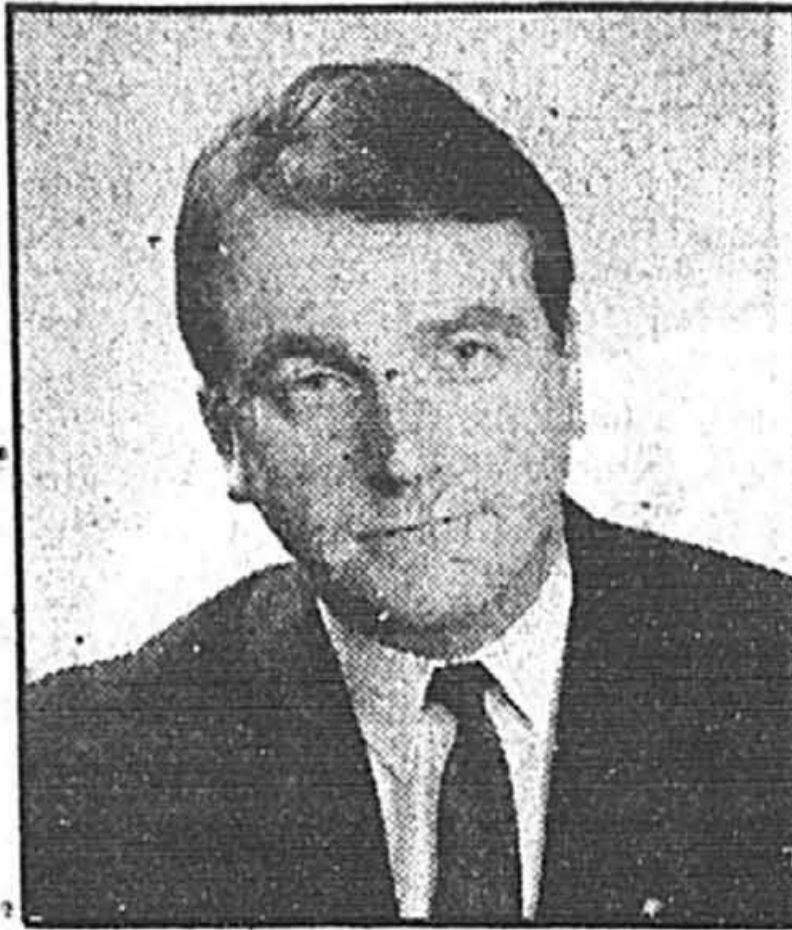
**1<sup>er</sup> octobre 1991**

Renseignements et formulaires:

Bureau du registraire  
École des Hautes Études Commerciales  
5255, avenue Decelles, Montréal (Québec) H3T 1V6  
(514) 340-6151

L'esprit d'entreprise

## BARREAU DU QUÉBEC



Le bâtonnier Jean Pâquet

Le Barreau du Québec annonce l'élection de Me Jean Pâquet, de Québec, au poste de bâtonnier du Québec, et de Me Paul P. Carrière, de Montréal, au poste de vice-président du Barreau du Québec pour l'exercice 1991-1992.

Diplômé de l'Université Laval, Me Pâquet a été admis au Barreau du Québec en 1975. Il est associé du cabinet Cardinal, Paquet, Brodeur et Lecompte, de Québec. Me Carrière, diplômé de l'Université McGill a été admis au Barreau du Québec en 1961 et est associé senior du cabinet Lavery, O'Brien, de Montréal.

Outre Mes Pâquet et Carrière, le Comité administratif du Barreau du Québec est composé, pour l'exercice 1991-1992, du bâtonnier Alain Letourneau et de Mes Pierrette Rayle et David Collier, de Montréal; du bâtonnier Michel Caron et de Me Pierre Daignault de Québec; de Mes François Lajoie, de Trois-Rivières, et Pierre Paradis, de Thérford Mines; de Madame Jeannine Tellier-Cormier, de Trois-Rivières. La bâtonnière Sylviane Borenstein, de Montréal, y siège également comme observatrice.

## Vos assurances

### Le calendrier de la rentrée

Michel Lanteigne, m.c.a.

associé de Caron Bélanger Ernst & Young

■ C'est déjà la rentrée. Fini le temps des vacances où nous avons tous profité au maximum des incidences positives de l'effet de serre. C'est le retour au travail et, compte tenu du passage à vide dont souffre notre économie en ce moment, prévoyez devoir mettre beaucoup de cœur à l'ouvrage.

Les gens exigent maintenant plus pour leur argent. Demandez aux gens d'affaires et ils vous diront tous qu'il faut présentement travailler beaucoup plus pour le même revenu et souvent moins. C'est ce qu'on appelle la récession, à laquelle, évidemment, il faut ajouter un fardeau d'impôt de plus en plus lourd.

À ce dernier égard, nous vous proposons un calendrier de stratégies importantes de planification fiscale à mettre en œuvre d'ici la fin de l'année, afin de vous protéger contre l'appétit féroce du fisc et réduire vos impôts personnels.

● Mettez à jour le calcul de votre revenu imposable et de vos impôts à payer.

● Rajustez vos derniers acomptes provisionnels dus les 15 septembre et 15 décembre, compte tenu du calcul ci-dessus.

● Effectuez, s'il y a lieu, les dons et autres dépenses déductibles à un autre moment.

● Achetez, s'il y a lieu, des abris fiscaux pour réduire vos impôts sur le revenu à payer.

● Envisagez de vendre des titres comportant des pertes courues pour compenser les gains en capital de l'année en cours ou pour créer des pertes pouvant être reportées sur des années antérieures.

● Envisagez de vendre des titres comportant des gains courus pour maximiser l'utilisation de l'exonération des gains en capital.

● Versez-vous une gratification ou un salaire suffisant en 1991 pour créer le revenu gagné nécessaire, afin de maximiser vos déductions au titre des REER.

● Payez les frais déductibles avant la fin de l'année, pour obtenir une déduction dans l'année en cours.

● Versez votre cotisation annuelle à un REER avant la fin d'année plutôt qu'avant le 1<sup>er</sup> mars de l'année suivante, si vous atteignez l'âge de 71 ans cette année.

● Mettez à jour le registre relatif à votre automobile, si vous déduisez des frais à ce titre.

● Informer votre employeur avant le 31 décembre, si vous utilisez la méthode facultative de calcul de l'avantage imposable pour la voiture qu'il vous fournit.

● Veillez à ce que soit remboursé avant la fin de l'année d'imposition en cours de votre corporation un prêt aux actionnaires (autre qu'un prêt à l'habitation, certains prêts pour l'achat d'actions ou un prêt-automobile) qui a été octroyé à votre corporation dans l'année d'imposition antérieure, pour éviter l'inclusion du plein montant du prêt dans le revenu.

● Vous recevrez de Revenu Canada un relevé vous informant de votre plafond de cotisations à un REER pour 1991 vers la fin de 1991.

● Prévoyez de faire des économies avantageuses sur le plan fiscal pour les études de vos enfants, y compris des cotisations à un régime enregistré d'épargne-études.

● Envisagez le fractionnement de votre revenu avec votre conjoint ou vos enfants, afin de leur procurer un revenu suffisant pour tirer parti du crédit pour frais de scolarité non transférables, des crédits d'impôt non remboursables et des taux marginaux d'impôt moins élevés.

● Envisagez le fractionnement de votre revenu avec votre conjoint ou vos enfants, afin de leur donner la possibilité d'utiliser leur exonération des gains en capital.

● Envisagez d'utiliser un REER pour votre conjoint, afin de réaliser le fractionnement du revenu à la retraite.

● Déterminez, si vous faites l'acquisition d'une résidence, si elle doit être achetée par votre conjoint ou par vous et votre conjoint, pour profiter pleinement de l'exonération pour résidence principale et de l'exonération des gains en capital.

● Procédez à la planification annuelle de votre succession et de votre testament.

### Conclusion

Ce calendrier vous a probablement permis de relever un certain nombre de mesures applicables dans votre cas: Passez à l'action dès maintenant, sinon le fisc s'emparera du peu qu'il vous reste. Bonne rentrée tout de même!

## L'avenir de



Les sociétés Marathon et IBM sont fières d'annoncer que PISL vient de lier son avenir à celui du 1250, boulevard René-Lévesque.

Le Groupe-Conseil PISL, un des plus importants cabinets d'études marketing au Québec et leader dans le secteur santé au Canada, déménage ses bureaux au 1250, boulevard René-Lévesque. Nous tenons à lui souhaiter la plus cordiale bienvenue.

Avec plus d'un million de pieds carrés (93 000 m<sup>2</sup>) de bureaux de toute première qualité, le 1250, boulevard René-Lévesque offre aux sociétés en plein essor, telle que PISL, l'environnement idéal pour mener des affaires d'envergure. Le symbole même de la vitalité du monde des affaires montréalais.

PISL a été représentée par la firme de courtage Wilder-Birmingham Ltée.

Pour lier votre avenir à l'adresse commerciale la plus prestigieuse à Montréal, composez le (514) 879-1630.

1250, boulevard René-Lévesque

L'avenir de Montréal

Le 1250, boulevard René-Lévesque est un projet de la Société Immobilière Marathon, Limitée et IBM Canada Ltée.

IBM est une marque déposée d'International Business Machines Corporation. IBM Canada Ltée, compagnie affiliée, est un usager inscrit.

MARATHON

IBM

# Biotechnologies et environnement



Pour un développement durable

Symposium international  
du 23  
au 26  
septembre  
1991

L'importance des biotechnologies sur la gestion de l'environnement, l'économie, l'agriculture et la santé.

L'interaction nécessaire entre la gestion de l'environnement et le développement économique.

FRAIS D'INSCRIPTION  
Participant régulier 175 \$  
Étudiant plein temps 50 \$  
INFORMATION: 343-5873

Université de Montréal

UNESCO

INDUSTRIE SCIENTIFICS

Collaboration

Industrie, Sciences et Technologie Canada

## PROGRAMME INTERNATIONAL DE FORMATION DES AGENTS DE VOYAGES — IATA/FUAAV

Le programme international de formation des agents de voyages IATA/FUAAV vise à combler la demande sans cesse croissante de personnel qualifié dans l'industrie du voyage. Le diplôme de l'IATA/FUAAV, qui est reconnu partout dans le monde, atteste que son détenteur a reçu une formation répondant à des normes élevées. Grâce à cette formation, les nouveaux diplômés seront en mesure de:

- comprendre le fonctionnement des agences de voyages et des compagnies aériennes;
- maîtriser les différents aspects du métier;
- conseiller les clients quant aux destinations touristiques ou d'affaires qui leur conviennent et leur apporter l'aide voulue;
- se tailler une place dans l'industrie du voyage et accéder à des postes de commande.

### COURS DE BASE

En anglais: le samedi  
16 novembre 1991 — 14 mars 1992  
9 h à midi

En français: le jeudi  
14 novembre 1991 — 12 mars 1992  
18 h à 21 h

### COURS AVANCÉ (OFFERT EN ANGLAIS — Cours préalable: Cours de base)

le lundi  
11 novembre 1991 — 9 mars 1992  
18 h à 21 h.

PRIX DU COURS: 750\$ chaque cours

DATE LIMITE: 1<sup>er</sup> octobre 1991

Pour obtenir de plus amples renseignements et un formulaire d'inscription, s'adresser au département d'études générales au (514) 398-6166.



McGill

Centre d'éducation permanente

L'endroit parfait pour vous perfectionner.

**En bref**

# Alumineries: chaque emploi créé coûte 190577\$ à Québec

Presse Canadienne  
QUÉBEC

## SIEMENS vend ses participations dans AMD

Le groupe Siemens a vendu les participations qu'il détenait dans Advanced Micro Devices (AMD), un fabricant américain de microprocesseurs, a annoncé la firme allemande. Siemens détenait 9,9 p. cent du capital d'AMD, soit 8,2 millions de titres, depuis 1977. Le groupe avait annoncé en juillet qu'il comptait mettre ces titres en vente dans le public si AMD n'utilisait pas son option d'achat prioritaire. Un porte-parole d'AMD, John Greenagel, a précisé qu'il n'était pas dans le meilleur intérêt des actionnaires de racheter ces participations, pour lesquelles il aurait fallu débours environ 100 millions.

Deux professeurs d'économie à l'université Laval ont évalué que le Québec perd 300 millions par année en vendant son électricité à quatre nouvelles alumineries, au lieu de la vendre aux États-Unis.

Comme ces quatre usines, qui seront terminées cette année ou l'an prochain, vont créer 1575 emplois, c'est donc une moyenne de 190577\$ par emploi qu'il en coûtera à la province.

Cette subvention indirecte va se perpétuer ainsi pendant 24 ans, soit la durée des contrats avec les sociétés d'aluminium.

Les professeurs Gérard Bélanger et Jean-Thomas Bernard sont parvenus au chiffre de 300 millions en calculant la différence entre une estimation «très conservatrice» du prix de l'électricité payé par les alumineries et le prix beaucoup plus élevé des exportations d'électricité aux États-Unis.

Les quatre alumineries en question sont ABI, à Bécancour; Reynolds, à Baie-Comeau; Alumax, à Deschambault; et Alouette (phase un), à Sept-Îles. Leur capacité de production sera de 670 000 tonnes d'aluminium.

### Industries

Au cours de la campagne électorale de 1989 et par la suite, le



L'aluminerie ABI à Bécancour.

premier ministre Robert Bourassa a cité la venue de nouvelles alumineries au Québec comme un exemple intéressant de développement économique régional.

Pour les auteurs de l'étude, cependant, la politique traditionnelle du Québec de se servir des ressources hydroélectriques pour attirer des industries, au lieu d'exploiter le riche marché du nord-est américain, se fait au détriment de la province.

L'établissement et l'expansion d'alumineries au Québec constituent de bons exemples, selon les deux professeurs, de cas où le développement régional et l'emploi à court terme dans l'industrie de la construction ont pris préséance sur «la richesse collective de la province».

Ils font remarquer que l'industrie de l'aluminium exporte finalement l'électricité du Québec aux États-Unis sous forme de

«lingots d'aluminium», puisque les usines consomment une quantité énorme d'électricité et rapportent peu de retombées économiques secondaires à la province.

### Conservation

Les auteurs sont convaincus que la demande d'électricité québécoise va augmenter considérablement en Nouvelle-Angleterre, malgré les efforts de conservation déployés par ces États.

Les Cris du nord du Québec, qui s'opposent au projet hydroélectrique de 12,6 milliards de Grande-Baleine, ont entamé des procédures pour obtenir du commissaire à l'accès à l'information la publication des contrats secrets de 12 sociétés d'aluminium avec Hydro-Québec.

En plus de combattre la vente d'électricité québécoise aux alumineries, les Cris s'élèvent contre l'exportation d'électricité aux États-Unis.

# Baie-James: les Cris appréhendent les projets d'Hydro-Ontario

Presse Canadienne  
MOOSE FACTORY, Ontario

## Échange d'actions entre BRASCAN et LA CAISSE

Brascan Limited a annoncé qu'elle a échangé environ 4,1 millions d'actions ordinaires de Noranda Inc. contre la dernière tranche de la participation en actions ordinaires de 15 p. cent que la Caisse de dépôt et placement du Québec détenait dans Ressources Brasca Inc. À la suite de cet échange, Brascan possède maintenant la presque totalité des actions ordinaires (99,9 p. cent) et 26,3 p. cent des actions privilégiées de Brasca Inc.

Jusqu'à ce qu'elle se marie, à l'âge de 21 ans, Beatrice Faries et sa famille vécurent sous la tente, se déplaçant au gré des tribulations du père le long de sa ligne de pièges, à travers les denses forêts entourant la rive ouest de la baie James.

«Lorsque je me suis mariée, j'ai enfin eu ma propre maison. Je me sentais emprisonnée, littéralement, il n'y avait pas de climatisation», ajoute Mme Faries, indienne de 64 ans appartenant à la nation criée.

Malgré sa sédentarisation, elle s'est assurée d'enseigner les «vieilles façons» à ses dix enfants, cinq gars, cinq filles.

«Chaque garçon sait chasser et pêcher tandis que les filles nettoient parfaitement n'importe quel animal», ajoute Mme Faries qui, aujourd'hui, vend des objets d'artisanat traditionnel aux touristes passant par Moose Factory, un poste de traite établi il y a plus de trois siècles par la Compagnie de la baie d'Hudson, près de l'extrémité sud de la baie James.

Mme Faries craint toutefois que ses petits-enfants n'aient pas la chance de connaître la vie de leurs ancêtres si l'Hydro-Ontario construit, tel que prévu, six nouveaux barrages dans la région, en plus de moderniser et d'augmenter la puissance de six barrages déjà existant sur les rivières Matagami, Abitibi et Moose.

Plusieurs Cris de la région citent souvent en exemple les Cris du nord du Québec qui, prétendent-ils, ont surveillé sans réagir la disparition de leurs territoires de chasse et de pêche lors de la construction du gigantesque complexe hydro-électrique de la baie James.

Norman Wesley, porte-parole et chef des Cris de Moose Factory,

affirme que le projet de l'Hydro-Ontario serait désastreux pour son peuple.

### Milieu bouleversé

Les barrages envisagés inonderaient certaines régions tout en drainant d'autres. La faune serait déplacée vers l'intérieur, en certains endroits, tandis que les lieux de reproduction du poisson seraient détruits. Les rivières seraient détournées de leur cours naturel.

«Très rapidement, notre peuple deviendrait étranger sur ses propres terres», soutient M. Wesley.

«Il ne saurait plus où trouver le poisson, où traquer le gibier et où coulent les rivières. Il devrait tout réapprendre.»

La région ontarienne de la baie James abrite une vaste étendue de forêts vierges. On n'y trouve aucune route, quoique les voyageurs peuvent se rendre en train jusqu'à Mooseonee, face à Moose Factory, sur la rivière Moose, à environ 1000 km au nord de Toronto.

Les Indiens Cris qui, aux yeux des gens du sud semblent au premier abord des gens d'une grande gentillesse et honnêteté, sont en grande majorité parmi les 3500 résidents des deux villages.

La plupart d'entre eux travaillent pour les ministères fédéral ou provincial établis dans la région ainsi que dans l'industrie touristique en pleine expansion.

Beaucoup continuent toutefois d'améliorer leurs ordinares par la pêche et la chasse et leurs revenus par le piégeage.

«La nourriture que fournit la région est excellente. Nous aimons qu'elle figure sur nos tables», prétend M. Wesley, qui est père de quatre enfants.

L'Hydro-Ontario considère que les rivières tumultueuses de la baie James pourraient résoudre une partie du problème posée par la demande croissante d'énergie, demande qui devrait s'accroître au prochain siècle.

Dans son programme d'expansion des 25 prochaines années, la société estime qu'elle devrait pu-

ser à même les ressources hydro-électriques dix pour cent des nouvelles sources d'énergie dont elle aura besoin. Les deux tiers de cette portion proviendraient des barrages de la région de Moose Factory.

La société estime qu'elle pourrait au plus tôt amorcer les travaux dans cette région dans trois ou quatre ans, en autant que toutes les études d'impact soient complètes et les permis accordés.

Carrie-Lynn Ognibene, porte-parole d'Hydro Ontario, affirme que l'énergie hydro-électrique est d'autant plus attrayante qu'elle ne pollue pas comme les centrales thermiques et ne risquent pas de provoquer une catastrophe comme les centrales nucléaires.

«L'énergie hydro-électrique est une source d'énergie propre», ajoute Mme Ognibene. «Nous comprenons toutefois les inquiétudes des autochtones et nous sommes prêts à prêter l'oreille à leurs demandes.»

L'Hydro-Ontario a d'ailleurs demandé aux Cris de participer aux études d'impact environnemental du projet.

M. Wesley estime que l'Hydro-Ontario fait preuve de courtoisie, ne songeant qu'à répondre aux besoins énergétiques des 25 prochaines années et ignorant les autochtones qui vivent dans cette région depuis des siècles.

L'Hydro, par ailleurs, n'a jamais oeuvré réellement en faveur de la conservation de l'énergie, ajoute l'ancien enseignant.

L'Hydro reconnaît que son programme d'expansion pourrait avoir certaines conséquences pour les autochtones.

«L'inondation de certaines régions et l'accroissement du niveau de mercure dans la faune halieutique pourraient modifier les activités traditionnelles de pêche et de chasse et changer l'alimentation de ces gens», affirme une étude.

## Société Radio-Canada Canadian Broadcasting Corporation



M. Gérard Veilleux, président-directeur général de la Société Radio-Canada, est heureux d'annoncer la nomination de M. Marcel Pépin au poste de vice-président de la Radio française, à compter du 1<sup>er</sup> septembre 1991.

M. Pépin assumera la responsabilité globale de la radiodiffusion de langue française aux réseaux nationaux et aux stations régionales de la SRC.

Détenteur de baccalauréats en lettres françaises de l'Université d'Ottawa et en pédagogie de l'Université de Montréal, M. Pépin a travaillé dans des quotidiens comme Le Droit à Ottawa, La Presse à Montréal, Le Soleil à Québec et le Montreal Star. Il a également été directeur général du Conseil économique de l'Outaouais et président de la Commission d'accès à l'information. M. Pépin est au service de la Société Radio-Canada depuis janvier 1988 et, avant cette nomination, il était directeur général des programmes de l'Information radio.

**ACCPAC**  
Cours de Formation

**EDUCA**  
Centre de Formation Agréé par **COMPUTER ASSOCIATES**

- Grand - Livre
- Comptes Clients
- Comptes Fournisseurs
- Gestion des Inventaires
- Facturation
- et autres...

(514) 486-4760

## CHEROKEE SPORT

4 ROUES MOTRICES  
2 PORTES

LE «ROI» DES 4 X 4

- 4 roues motrices
- Moteur 6 cyl. à inj. électronique
- Boîte automatique 4 rapports
- Radio AM-FM avec lecteur de cassettes
- Console
- Dégivreur de lunette arrière
- Essuie-glace à balayage intermittent
- Compte-tours
- Cadran de style rallye
- Housse pour pneu de secours
- Volant incassable garni cuir
- Glaçes teintées foncées
- Essuie-glace sur le toit
- Porte-bagages sur le toit
- Floors en alliage (type imagi)
- Pneus P225-57SR-15
- Gros réservoir d'essence

**17 836\$\***

COMPOSEZ **668-Jeep**

\*699\$ en sus pour version 4 portes. 199\$ en sus pour peinture métallisée.  
\*Frais de transport et taxes en sus. Rabais du manufacturier inclus. No de stock 91-424.

**AUTO VOISIN**  
1215, boul. des Laurentides  
Vimont, Laval  
(ENTRE LA 440 ET BOUL. ST-MARTIN)  
668-9222 MTL: 382-7375

**Jeep Eagle**

## CARRIÈRES ET PROFESSIONS

### Agents des arts médiatiques

Le Conseil des Arts du Canada est à la recherche de deux agents des arts médiatiques, qui, sous la direction générale du chef du Service des arts médiatiques, gèrent les programmes d'aide du Conseil aux organismes et artistes en arts médiatiques. Les agents contribuent à l'élaboration des politiques et programmes du Service et assurent la liaison entre le Conseil des Arts et les milieux artistiques professionnels, les ministères de l'État et les organismes culturels.

Les candidats possèdent :

- une bonne connaissance des questions artistiques générales et de la sensibilité aux besoins des artistes de divers milieux culturels;
- une bonne connaissance des politiques des organismes d'aide fédéraux, provinciaux et municipaux dans le domaine de la distribution et de la radiodiffusion des arts médiatiques;
- des aptitudes attestées à la gestion financière, à la planification et à l'élaboration des politiques;
- au moins cinq années d'expérience en administration des arts (de préférence les arts médiatiques) ou de l'expérience sérieuse à titre d'artiste indépendant ou de conservateur oeuvrant dans le domaine de la vidéo ou d'autres arts médiatiques connexes;
- d'excellentes aptitudes à la communication écrite et orale;
- la capacité de fonctionner efficacement dans les deux langues officielles.

Agent des arts médiatiques  
**Cinéma et holographie**

Le candidat idéal à ce poste (n° 3102) possède aussi :

- une excellente connaissance de tous les aspects de la production, de la distribution et des expositions de films indépendants canadiens, de l'holographie et autres arts médiatiques ainsi que de leur historique et leur pratique contemporaine.

### Agent des arts médiatiques Vidéo, audio et médias informatisés

Le candidat idéal à ce poste (n° 3103) possède aussi :

- une excellente connaissance de tous les aspects de la vidéographie, de l'art audio et des médias informatisés indépendants canadiens, ainsi que de leur historique et leur pratique contemporaine.

Le Conseil des Arts du Canada offre des salaires et avantages sociaux concurrentiels; il assure à tous l'égalité des chances d'emploi et offre un environnement où l'usage du tabac est interdit.

Les personnes qui ont les qualités voulues doivent faire parvenir leur curriculum vitae au plus tard le 4 octobre 1991, citant le numéro du poste qui les intéresse.

**Conseil des Arts du Canada**  
Ressources humaines  
99, rue Metcalfe, C.P. 1047  
Ottawa (Ontario) K1P 5V8

## PROPOSITIONS D'AFFAIRES...

**705 HYPOTHÈQUES**  
**L'IMMOBILIÈRE INC.**  
votre immobilier va mal  
votre société en commandite vous coûte cher  
vous n'obtenez pas un bon rendement sur votre placement  
vous avez un taux d'endettement ou de valeur trop élevé  
Notre équipe de professionnels est là pour vous aider  
Communiquer avec nous :  
tel. (514) 525-4008 fax (514) 525-4020  
1624667-R 710

**705 HYPOTHÈQUES**  
HYPOTHÈQUES (1re, 2e, balance venue) Placements Tevir 381-8889  
MEILLEURES 1re et 2e hypo, multilogements, comm., C. Pontbriand, Sofim Lette crte, 383-6339.

**710 OCCASIONS D'AFFAIRES**  
AVIS de 60 jours: liste à vendre + reposition. Xavier, 464-8501  
FLURISTE à vendre, secteur Ahuntsic, après 18h30: 492-6889.

**NOUVEAU CONCEPT**  
Sans compétition dans les distributions. Bas culottes, broches à dents, serviettes, serviettes sanitaires, Ecoles, Hôtels, Bars, Restaurants, Ecoles. Aussi Popcorn, nous recherchons des candidats ayant déjà fait leurs preuves, c.v. requis. Occupation lucrative de 5 à 10 h par semaine. Rentabilité rapide. Investissement de 4000 à 10,000 et +. Pour recevoir notre brochure appelez dès aujourd'hui ou:  
(514) 845-5132  
RESTAURANT "CLEFS EN MAIN" SUR RUE STE-CATHERINE À LOUER - 270-0455

**712 ASSOCIÉS DEMANDES**  
ASSOCIÉ(E) 50/50 pour expansion ferme de fruits or-enciel. Entreprise bien établie et rentable. Vendons aux grossistes et supermarchés. Aussi prop. d'une source d'eau embouteillée bien connue. 75 km sud Mt. 1-800-363-5171.

**715 SERVICES FINANCIERS**  
ASSISTANCE comptable, tenue de livres et états financiers. 686-7009.  
NEGOCIATIONS PRÊTS: Personnels, petites entreprises, prêts, 2e hypothèque, prêteur privé, SFR, inc. 276-2232 Rock

**718 ARGENT DEMANDÉ**  
BESOIN argent 1ère 2e hypo, sur propriétés naitre 729-4324.

**725 TENUE DE LIVRES, IMPÔT**  
SERVICE de comptabilité incluant états financiers et dossiers de vérification. 326-9428

**3 000 POINTS OFFERTS, CETTE SEMAINE, DANS LA PRESSE.**  
Si vous êtes membre du CLUB, entrez le code suivant:  
**44971095**  
Sinon, composez, à Montréal, le 251-8688 ou, sans frais, le 1-800-563-8688.  
**CLUB Multi points**  
La Presse  
LIRE LA PRESSE N'A JAMAIS ÉTÉ AUSSI EXCITANT!

Les gens d'affaires avisés font confiance à la rubrique des PROPOSITIONS D'AFFAIRES de LA PRESSE pour obtenir les MEILLEURS RÉSULTATS. 285-7111  
INTERURBAIN SANS FRAIS 1-800-361-5013  
ANNONCES ENCADRÉES 285-7000

# « TOUTE MA FAMILLE EST AU CLUB. »



## OÙ ÇA? AU CLUB MULTI-POINTS.

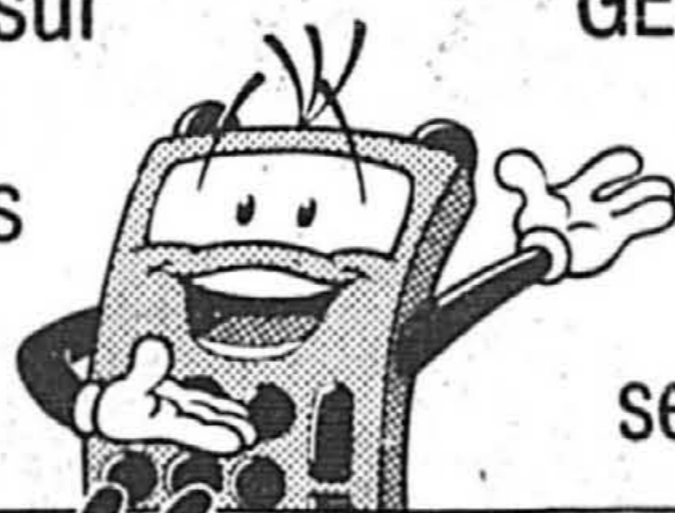
**EH OUI, TOUT LE MONDE EST MEMBRE DU FAMEUX CLUB MULTI-POINTS. C'EST AMUSANT, EXCITANT ET ON Y GAGNE À COUP SÛR.**

Pour seulement 24,95\$, toute cette famille et plus de 121 000 autres personnes ont déjà adhéré au CLUB Multi-points<sup>md</sup>. Ils accumulent des Multi-points sur leur carte de membre électronique pour ensuite profiter des centaines de rabais incroyables offerts dans les catalogues du CLUB Multi-points.

En plus, parce qu'ils sont membres du CLUB Multi-points, ils participent automatiquement aux tirages hebdomadaires.

Chaque semaine, ils courent la chance de gagner l'un des 2 voyages pour 2 au Club Med, une Chevrolet GEO ou 1000\$ en bons d'épicerie Steinberg.

Comme on dit, c'est toujours les membres qui gagnent. Sans plus attendre, vous aussi devenez membre en allant chercher, pour seulement 24,95\$, votre carte électronique à la Banque Nationale, chez Vidéotron ou Steinberg.



**CLUB Multi-points**

**ÉCONOMISER N'A JAMAIS ÉTÉ AUSSI EXCITANT!**  
DES MULTI-POINTS. OÙ ÇA? CHEZ LES PARTENAIRES SUIVANTS:

 Vidéotron ltée

 STEINBERG  
QUEBEC

 CFTM

 CKAC73AM

 CITE  
107.3 FM

 CIAD  
800 AM

 La Presse

 BANQUE  
NATIONALE  
Notre banque nationale

POUR PLUS D'INFORMATION OU POUR OBTENIR LES RÈGLEMENTS DES TIRAGES, COMPOSEZ À MONTRÉAL LE 251-8688 OU, SANS FRAIS, LE 1-800-563-8688.

CLUB Multi-points et Multi-points sont des marques déposées de Le Groupe Vidéotron Ltée.

## La Passat Syncro : bonne traction intégrale, moteur controversé

**DENIS DUQUET**  
collaboration spéciale

Si la Passat de Volkswagen connaît un succès de ventes plutôt mitigé aux États-Unis, il en est tout autrement en Europe et au Canada. En effet, les automobilistes canadiens et les Québécois en particulier ont découvert avec enthousiasme les qualités de cette berline allemande dont l'habitacle est étonnamment spacieux pour la catégorie. En outre, sa silhouette très particulière plaît beaucoup aux Québécois dont les goûts en matière d'automobiles sont beaucoup plus «européens».

C'est probablement en raison de la popularité de la Passat en sol canadien et bien entendu compte tenu de la rigueur de nos hivers que Volkswagen, a décidé de n'offrir qu'au Canada et non aux États-Unis la version dotée de la traction intégrale. Cette nouvelle venue est avec nous depuis le début de l'été et un tour d'essai de quelques jours nous a permis de nous familiariser avec une berline Syncro qui nous propose un des systèmes les plus sophistiqués en matière de traction intégrale. De plus, comme groupe propulseur, Volkswagen a opté pour le controversé moteur G-60 avec compresseur.

### Un système sophistiqué

Volkswagen a été l'une des compagnies qui a joué un rôle prépondérant en Europe pour la diffusion de berlines et hatchback à traction intégrale. C'est cette compagnie qui a été la première à utiliser un viscosoupleur sur certains modèles Golf et Jetta dans le but de pouvoir proposer des voitures à traction intégrale à prix abordable. Cet objectif pouvait être atteint grâce à l'utilisation d'un viscosoupleur qui est non seulement relativement économique à fabriquer, mais dont la mécanique est simple et robuste.

La Passat est dotée d'un système plus sophistiqué et plus efficace qui est le fruit des années d'expérience accumulées par Volkswagen dans le domaine. Et il faut de plus souligner que Volkswagen est aussi très étroitement associé à Audi, un des champions de la traction intégrale.

La Passat Syncro est donc dotée d'un viscosoupleur monté en avant du différentiel arrière et qui répartit le couple du moteur aux roues possédant le plus d'adhérence. En conduite normale, chacune des roues avant dispose de 45 pour cent de la puissance et chacune des roues arrière cinq pour cent. Lorsque les roues avant perdent leur traction, la puissance est automatique transmise aux roues arrière et la puissance est inversée alors que les roues avant n'ont que cinq pour cent de la puissance. Par ailleurs, si toutes les roues perdent leur traction, la puissance est répartie également entre les quatre roues qui reçoivent chacune 25 pour cent de la puissance.

La Syncro est également équipée d'un différentiel à blocage électronique très sophistiqué. Ce système fonctionne de concert avec les freins ABS et capte la vitesse de rotation des roues motrices et entre en fonction lorsqu'il détecte une trop grande diversité dans la vitesse de rotation des roues. A ce moment, la roue qui manifeste une perte d'adhérence par une rotation trop rapide est freinée jusqu'à ce qu'elle atteigne la même vitesse de rotation que la roue profitant d'une meilleure traction. Ce différentiel à blocage électronique entre en action lors-



**Au premier coup d'oeil, rien ne distingue cette Passat Syncro de la version à traction. Pourtant, la Syncro ne se contente pas de proposer un rouage d'entraînement plus sophistiqué, mais son moteur avec surcompresseur est différent.**

### Côté pratique

Nombre de places: 5  
Volume du coffre: 12,6 pi<sup>3</sup>  
Sac gonflable: non  
Direction assistée: oui  
Garantie: 3 ans/60000 km  
Fiabilité: Bonne  
Prix: 24995\$ (berline) 25995\$ (familiale)

### En résumé

Cotes: Médiocre/Moyen  
Bon/Excellent  
\* Moteur: Moyen  
\* Freinage: Bon  
\* Tenue de route: Excellente  
\* Confort: Bon  
\* Finition: Bonne

### Qualités

- \* Traction intégrale appréciée
- \* Boîte manuelle agréable
- \* Bonne tenue de route
- \* Habitacle spacieux
- \* Bon rapport qualité/prix

### Défauts

- \* Coffre de la berline peu profond
- \* Faible réception radio AM
- \* Moteur manque de couple à bas régime
- \* Pneumatiques moyens

qu'il y a une différence de rotation de 110 tr/min entre les roues et agit de façon illimitée jusqu'à une vitesse de 40 km/h. Par la suite, le système se dégage progressivement.

Mais en plus de nous proposer un rouage d'entraînement relativement sophistiqué tout en étant simple sur le plan mécanique, la Passat Syncro se distingue également sur le plan mécanique par son moteur à surcompresseur G-60.

### Un compresseur inusité

Depuis maintenant deux ans, Volkswagen propose sous le capot de son coupé sport Corrado un moteur à surcompresseur passablement inusité. En fait, cette compagnie est actuellement la seule à proposer un tel moteur.

Les raisons de ce choix sont multiples, mais les ingénieurs soutiennent que ce compresseur G-60 permet d'obtenir une puissance élevée compte tenu de la faible cylindrée du moteur. De plus, ce système est souple et développe

une puissance passablement linéaire en comparaison du turbo-compresseur plus brutal et toujours affligé d'un temps de réponse.

Le surcompresseur développé par Volkswagen comporte deux chambres superposées montées autour d'un excentrique. Ces deux chambres se touchent pratiquement pour créer une «capsule» emprisonnant l'air et le projetant à grande vitesse dans la tubulure d'admission. C'est justement la précision mécanique requise dans la fabrication qui a toujours découragé les autres compagnies. Ce moteur d'une cylindrée de 1,8 litre, développe 158 chevaux à 5600 tours/minutes. Quant à la Passat régulière, elle bénéficie d'un moteur 2,0 litres 16 soupapes de 134 chevaux. Ajoutons également que la Syncro n'est livrée qu'avec une boîte manuelle.

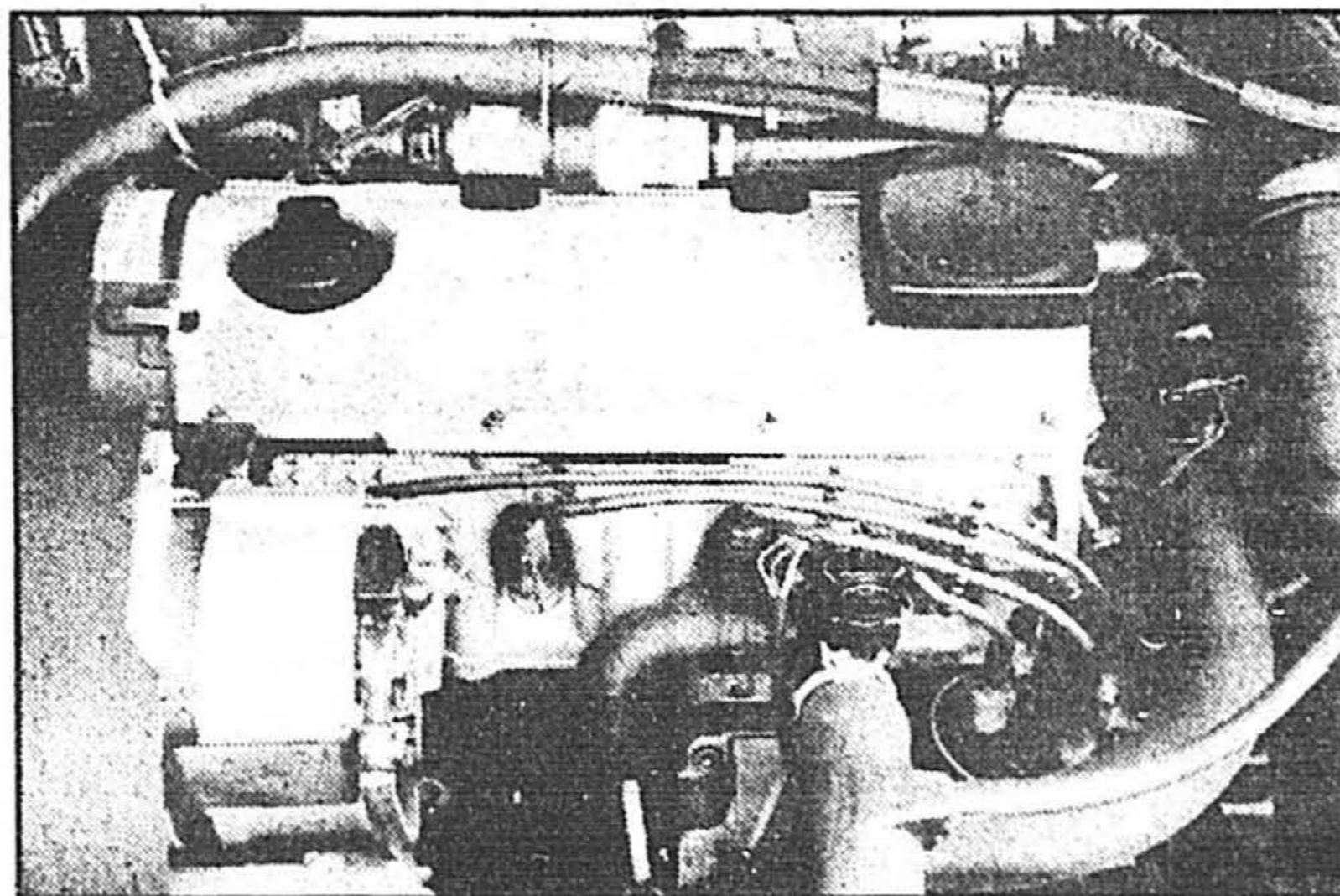
### Une approche sage

Pour commercialiser la version Syncro, Volkswagen a décidé d'opter pour un modèle de base et

de l'équiper d'organes mécaniques sophistiqués. Ce qui a permis de maintenir le prix sous la barre des 25000\$ pour la berline. Le modèle essayé ne possédait ni toit ouvrant, ni appui-tête arrière, ni sièges chauffants avant, tous disponibles en option. Sont également optionnels les vitres à commande électrique et le régulateur de croisière. La familiale, vendue pour 1000\$ de plus, offre en équipement standard les serrures électriques et le régulateur de croisière. La Syncro est pourvue de roues en alliage en équipement standard.

Par ailleurs, même si cette voiture est en fait le modèle de base au chapitre de l'équipement, elle est quand même fort bien équipée. Mais ce qui est encore plus intéressant sur cette voiture, c'est son équilibre d'ensemble. En effet, l'habitacle de la Passat est spacieux, éclairé et possède des sièges fermes mais offrant un confort remarquable lors de longs trajets. En outre, les passagers des places arrière peuvent prendre leurs aises car ils jouissent d'un dégagement pour la tête

**Le moteur G-60 à surcompresseur propose une bonne puissance par rapport à sa cylindrée. Toutefois, il manque de couple à bas régime.**



### Fiche technique

Marque: Volkswagen	Modèle: Passat Syncro
Carrosserie:	Style: berline Empattement: 262,3 cm Longueur: 457,3 cm Largeur: 170,4 cm Hauteur: 142,8 cm
Groupe propulseur:	Propulsion
Moteur:	Type: 4 cyl. en ligne Cylindrée: 1,8 litre Puissance: 158 ch à 5600 tr/min Alimentation: injection
Transmission:	Type: manuelle Nombre de rapports: 5 Rapport du pont: .3,94:1
Suspension:	Avant: indépendante Arrière: indépendante
Freins:	Avant: disque ABS Arrière: disque ABS
Direction:	Type: à crémaillère
Divers:	Pneus: P205/50VR15 Capacité de carburant: 70 litres
Performances:	Accélérations: 0-100 km/h: 9,8 s Reprises: 60-100 km/h: 10,6 s 80-120 km/h: 11,5 s Vitesse maximale: 195 km/h Consommation moy.: 9,2 litres/100 km

et les jambes assez impressionnant. Toutefois, si les places intérieures ne souffrent pas de la présence de la mécanique de la traction intégrale, la berline voit son coffre perdre de la profondeur en raison de la présence du différentiel arrière. Dans la familiale, l'espace de chargement est intact. Quant au tableau de bord, il est facile de consultation et ses commandes toutes à la portée de la main. Encore une fois, plusieurs personnes apprécient cette présentation à l'européenne tandis que d'autres trouvent que l'esthétique est trop austère. Terminons ce tour de l'habitacle en soulignant que la radio assure une bonne réception en mode FM, mais les choses se gâtent pour ce qui est de la bande AM.

### Couple et traction

La première impression de conduite qui se dégage de cette voiture est le fait que le moteur manque nettement de couple à bas régime. En conduite urbaine, il est relativement facile de suivre le flot de la circulation même si le moteur semble anémique. Mais si vous êtes pressés ou si vous aimez les départs canons, cette Passat vous décevra et vous obligera à jouer du levier de vitesse pour obtenir des prestations ayant du mordant. Toutefois, dès que le moteur franchit le cap des 3500 tours/minutes, c'est autre chose puisque les performances sont nettement plus impressionnantes. Et sur l'autoroute, cette Volkswagen n'a rien à envier à la concurrence une fois lancée. En effet, dès que le moteur atteint un certain régime, les performances sont fort intéressantes.

Ce manque de vigueur à bas régime est peut-être un élément négatif pour certains, mais il peut devenir un allié inestimable en d'autres circonstances. En effet, comme la puissance est surtout présente à régime élevé, ceci signifie que le moteur est bien adapté à la conduite sur route enneigée et glacée. Comme la puissance est moindre à bas régime, il est plus facile d'obtenir une bonne traction même lorsque la chaussée est glissante. De plus, comme ce surcompresseur ne possède pas la brutalité du turbo, sa

linéarité est également un allié en conduite hivernale.

Même si notre essai s'est déroulé en plein été, nous avons été en mesure de mettre le système de traction intégrale à l'essai sur pavé mouillé et sur des routes recouvertes de gravillons assurant très peu de traction. A chaque fois, nous avons été fort impressionnés par une traction exemplaire. Il est pratiquement impossible de faire patiner les roues de cette voiture. Il est facile de conclure que son comportement sur la neige et la glace sera similaire et tout aussi impressionnant.

Quant aux performances, elles sont tout de même dignes de mention puisque le 0-100 km/h a été complété en moins de 10 secondes, ce qui est tout de même fort acceptable pour une berline de cette catégorie. Et il est important de souligner que nous ne pouvons détecter en aucun temps la présence de la traction intégrale, que ce soit lors de manoeuvres de stationnement ou dans les virages très serrés pris à basse vitesse. Le seul indice de la présence de la traction intégrale est l'excellente adhérence et traction lorsque les conditions se détériorent.

### En quantité limitée

À notre avis, la personne qui recherche une berline spacieuse, confortable et privilégiant l'agrément de conduite aurait intérêt à considérer la Passat. Cette voiture possède une assurance sur la route en mesure de plaire au conducteur qui apprécie de type de conduite. Son moteur est peut-être bruyant par rapport à certaines marques, mais l'homogénéité de l'ensemble compense largement pour les quelques lacunes et irritants. Ajoutons que le prix demandé est raisonnable compte tenu de la sophistication mécanique de l'ensemble et la qualité des éléments utilisés.

Toutefois, cette Passat Syncro ne sera offerte qu'en très petite quantité sur le marché canadien tandis que nos voisins du sud devront en faire leur deuil. La Passat est une voiture plutôt spécialisée qui fera les délices des amateurs de sports d'hiver qui veulent également conduire une voiture agréable de conduite.

### Des chaussures dangereuses

Il n'existe pas de statistiques sur le sujet, mais nombreux sont les accidents qui sont causés par des conducteurs portant des chaussures peu appropriées.

En effet, un élégant soulier à talon haut peut rester pris dans la moquette et empêcher la conductrice d'appuyer sur les freins. Les conducteurs portant des sandales risquent également de ne pouvoir appuyer sur la bonne pédale au bon moment. Et il ne faut pas s'imaginer que seuls ces souliers de loisirs ou d'apparat sont en cause. De larges bottes de travail peuvent également empêcher d'atteindre la pédale voulue lorsque le pédalier est trop rapproché.

Il faut donc être prudent si on doit conduire une automobile avec des chaussures non conventionnelles.



### Une mini grand luxe

Pour les amateurs de luxe en petit format, la Mini Margrave, dévoilée hier à Londres, offre la finition intérieure de la Rolls Royce, où l'on retrouve les plus fins cuirs anglais. La voiture, dernière de la série minis de haut de gamme, coûte 50 000 \$, un prix passablement plus élevé que celui du modèle de base, vendu... 10 000 \$.

PHOTO REUTERS

CAA - Québec vous conseille

## On nous a demandé dernièrement...



### ■ Attention au propane!

Récemment, les journaux faisaient état d'un triste accident présumé attribuable à une fuite de gaz propane dans l'habitacle d'un véhicule. Suite à cet événement, nous avons reçu des questions de la part de nos membres pour connaître les précautions à prendre pour réduire autant que possible les risques liés à ce gaz. De nombreux véhicules récréatifs sont en effet équipés d'appareils fonctionnant au propane et même si la saison estivale est pour ainsi dire terminée, les conseils que voici pourront sûrement servir un jour!

Car il y a effectivement certaines précautions à prendre en ce qui concerne l'utilisation du propane. D'abord, c'est à un professionnel que devraient être confiés l'installation et l'entretien d'un tel équipement. De plus, le système devrait être inspecté au moins une fois l'an, normalement au printemps lorsqu'on «dé-remise» le véhicule, ou à la suite de tout impact ou collision importante. Il existe ce qu'on appelle un détecteur de fuite et il est recommandé d'en équiper votre véhicule. Il faut également savoir que les installateurs professionnels utilisent des réservoirs et appareils munis de valves sécuritaires qui coupent automatiquement l'alimentation en pro-

pane si nécessaire. Bien sûr, il faut manipuler et se servir de ces appareils avec une extrême prudence. Enfin, les réservoirs ne devraient jamais être installés à l'intérieur du véhicule ni non plus à l'arrière, les experts préféreront habituellement les installer sous le véhicule, entre les roues avant et arrière.

Puisqu'on parle de propane, l'occasion est bonne pour rappeler à nos lecteurs qu'au Québec, il n'existe aucune réglementation interdisant le transport d'une bouteille de gaz à l'intérieur d'un véhicule. Cependant, on doit s'assurer que le réservoir est sécuritairement arrimé. Il faut également savoir qu'il y a des restrictions concernant le transport de réservoirs de gaz lorsqu'on doit emprunter certains tunnels et pont-tunnels. Au Québec, ces restrictions ne visent toutefois que les véhicules commerciaux. Par contre, si vous prévoyez vous promener chez nos voisins du sud, soyez alors avisés des particularités que voici:

— **MARYLAND:** Les bouteilles de gaz pleines ou vides et d'un poids total de 10 livres et plus sont interdites dans les tunnels Baltimore et Fort McHenry;

— **MASSACHUSETTS:** Boston: les véhicules avec des réservoirs de propane ne doivent pas emprunter les tunnels Callahan, Prudential et Sum-

— **MINNESOTA:** Aucun véhicule ne peut transporter plus de deux réservoirs de propane d'une capacité de 45 lb; ceux-ci doivent être vidangés et leur valve fermée.

— **NEW YORK:** Véhicules transportant des réservoirs de propane interdits dans les tunnels Holland, Lincoln, Brooklyn-Battery, Queens Midtown, sur les ponts Alexander/Hamilton, George Washington (voie inférieure) et le traversier Staten Island (voie inférieure);

— **VIRGINIE:** Ponts-tunnels Hampton-Roads et Chesapeake Bay et tunnel Norfolk-Portsmouth interdits aux véhicules de camping transportant plus de deux réservoirs de propane de 45 livres non-fixés de façon permanente et avec la valve fermée. Pont-tunnel Chesapeake Bay: interdit aux véhicules de camping transportant plus de deux réservoirs fixés de façon permanente et d'une capacité totale maximale de 200 livres.

### À quand le filtre antipollution universel?

Drôle de question, non? Mais pas si bête que ça quand on y pense un peu. On nous l'a déjà demandée d'ailleurs et compte tenu du contexte actuel très «pro-environnement», voici la réponse que nous y donnons. Ne serait-il pas fantastique de pouvoir tout simplement instal-

ler un filtre «remplaçable» à la sortie du silencieux de sa voiture et réduire ainsi à zéro les émissions polluantes du véhicule?

Nous devons d'abord mentionner ici que l'automobile est certes un des symptômes associés à la pollution en milieu urbain mais elle n'en est pas l'unique cause. En supposant que du jour au lendemain, un tel filtre équipe toutes les voitures de promenade actuellement en circulation, et que ce filtre soit assez efficace pour effectivement réduire à néant les émissions polluantes, on se rendrait alors compte que la pollution serait encore un grave problème de société. Oui, l'automobile pollue mais encore faut-il attribuer sa juste part de responsabilité.

Depuis plusieurs années, les fabricants d'automobiles travaillent à rendre davantage écologiques les produits qu'ils conçoivent et vendent par la suite. En ce qui a trait aux émissions polluantes, le plus grand pas à avoir été franchi l'a sans doute été grâce au catalyseur. En fait, des pas de géant ont été faits depuis le milieu des années soixante-dix. La voiture d'aujourd'hui émet 90% moins de polluants par rapport à une voiture d'il y a une quinzaine d'années. Et ce catalyseur, c'est bien plus qu'un filtre car son rôle est de transformer les gaz résultant de la combustion du carburant dans le moteur en produits

«plus acceptables» pour l'environnement. Et pour le moment, le catalyseur est le filtre le plus efficace techniquement applicable à l'automobile.

Souvent, on associe le filtre dont nous avons parlé précédemment au filtre, traditionnel, chargé de purifier l'air de ses imperfections, genre filtre poreux ou «barrière» qui recueille les poussières. Or, ce qu'il faut aujourd'hui concevoir, c'est plutôt un dispositif qui compléterait le travail du catalyseur. Voilà d'ailleurs une question qui préoccupe les fabricants automobiles car l'environnement impose désormais des exigences qu'ils ne peuvent laisser de côté. Mission impossible? C'est le temps qui nous le dira mais en attendant, terminons ce sujet en répétant que le catalyseur demeure votre filtre le plus efficace et s'il se brise un jour, faites-le remplacer. La loi vous y oblige d'ailleurs.

### Une voiture 1991 ou 1992?

À cette période-ci de l'année, la question est classique: est-ce mieux acheter un «invendu» de l'année 1991 ou s'il est préférable d'acheter un modèle 1992 qui sortira bientôt. Pour qu'il y ait des avantages à acheter un véhicule 1991, il faut que quelques conditions soient remplies. Tout d'abord vous devez négocier une bonne réduction du prix de vente afin de compenser pour la dépréciation,

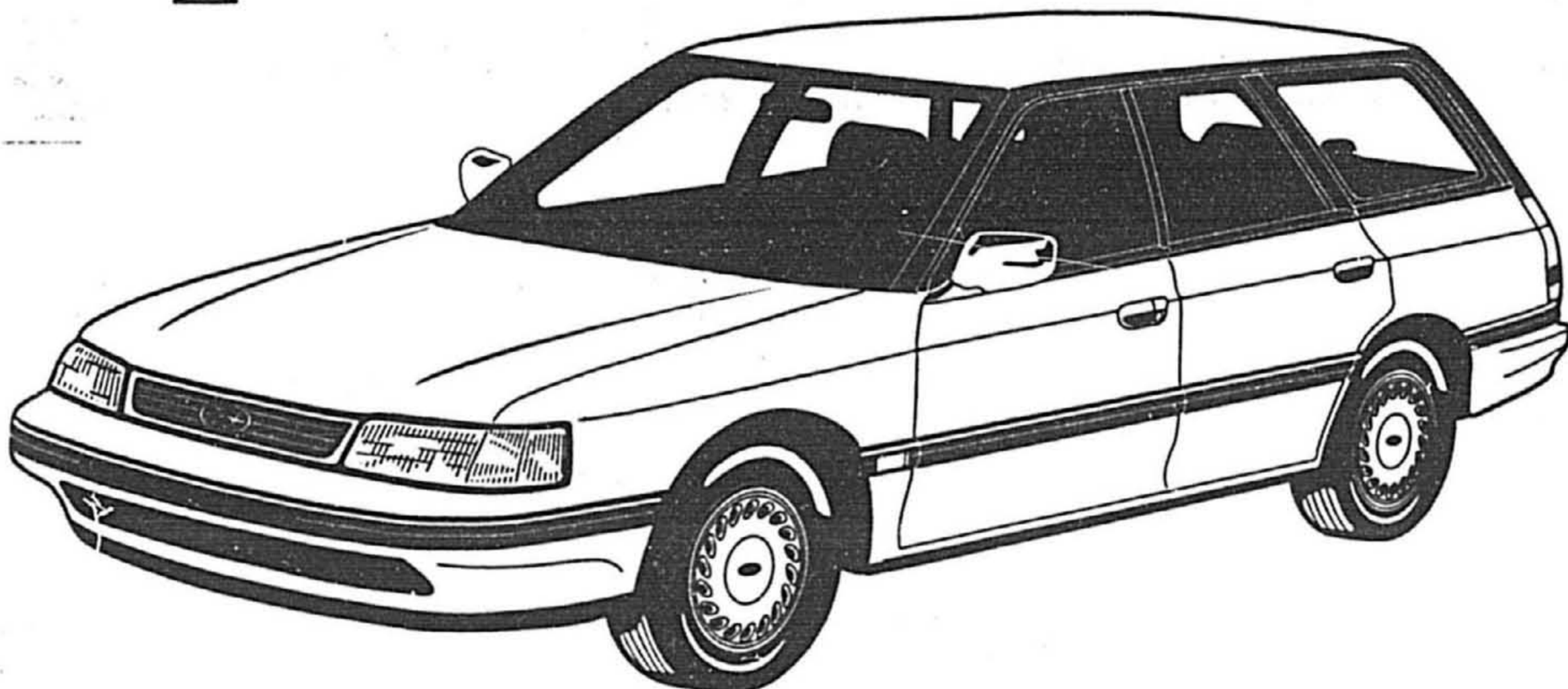
surtout si vous avez l'intention de ne garder la voiture que deux ou trois ans. Si vous avez l'intention de garder la voiture au moins quatre ou cinq ans, la dépréciation entre moins en ligne de compte puisqu'elle tend à se stabiliser après cette période. Il pourra alors être avantageux de se procurer une 1991 puisque le prix sera moins élevé que pour une 1992, même si le rabais sur la 1991 n'est pas énorme. D'autre part, si le modèle de la voiture qui vous intéresse est complètement changé en 1992, cela signifie que la 1992 représente en théorie la version la plus au point de cette voiture. Donc vous n'aurez pas à jouer au cobaye avec un tout nouveau véhicule qui n'a pas encore fait ses preuves.

Au niveau des inconvénients, il peut arriver que les voitures qui restent soient plus équipées que vous ne le souhaitez ou d'une couleur qui ne vous plaît pas. Donc vous risquez de payer pour des équipements que vous ne voulez pas et dans ce cas on ne peut affirmer que vous faites une bonne affaire. Par ailleurs, comme nous l'avons mentionné plus haut, si vous n'arrivez pas à négocier une bonne réduction pour une voiture que vous ne garderez que peu de temps vous ne sortirez pas gagnant non plus.

CAA-Québec, tous droits réservés  
Août 1991

## LES '92 SONT LÀ!

# Technologie japonaise à prix abordable



## Legacy L '92

### PLUS POUR VOTRE ARGENT

Puissant moteur 2.2 litres, 16 soupapes, 130 chevaux • Air climatisé • Injection multipoint séquentielle • Freins à disque aux 4 roues • Direction à crémaillère assistée • Régulateur de vitesse • Volant inclinable avec mémoire • Transmission antirecul exclusive "Hill-Holder" • Tachymètre • Radio-cassette ETR Stéréo 80W • Pictogramme avertisseur "Telltale" • Montre à quartz • Siège avant gauche avec support lombaire ajustable • Verrouillage électrique des portes • Glaces et rétroviseurs extérieurs à commande électrique • Console centrale • Siège arrière pliant divisé 60/40 • Essuie-glace/lave glace et dégivreur de lunette arrière • Cache-bagages sécuritaire • Pneus radiaux ceinturés d'acier, toutes saisons

Tout ça pour

# 18 795\$\*

Une offre à ne pas manquer!

\*Transport, préparation et taxes en sus  
\*\*Titre décerné par l'Association canadienne des journalistes automobiles CAA

## Legacy championne

- Records mondiaux de vitesse sur parcours de 100 000 km et 50 000 milles
- Gagnante du Rallye d'hiver canadien 1991
- Meilleure nouvelle berline en 1990 et "Berline familiale de l'année" en 1991\*\*
- Encore meilleure en '92!



Votre incomparable concessionnaire

# SUBARU

Qualité japonaise à prix abordable

## La 106 s'ajoute à la famille Peugeot

Agence France-Presse  
PARIS

■ La famille Peugeot s'agrandit avec l'arrivée de la 106, une petite voiture de 3,56 mètres de long pour laquelle le constructeur français, qui compte en produire 300 000 par an, a investi 4,4 milliards de FF.

La 106, qui sera commercialisée mi-septembre en France et avant la fin de l'année dans l'ensemble de l'Europe, a été présentée simultanément à 500 journalistes dans sept pays européens en début de semaine, grâce à une liaison satellite organisée à partir de Paris.

Elle s'attaquera au marché particulièrement fluide du segment dit «B» des petites voitures, qui représente à lui seul le tiers des immatriculations européennes, soit 4,2 millions de véhicules.

Équipée dans un premier temps de 3 portes et de moteurs à essence développant de 45 à 100 chevaux selon les versions, cette

petite berline sera donc le deuxième véhicule de conquête qu'aura lancé cette année le groupe PSA, après la sortie, au printemps, de la Citroën ZX.

Par la suite, la 106 devrait également être disponible en version 5 portes (qui ne représente qu'un tiers des ventes de ce segment en Europe) et avec des motorisations diesel.

Peugeot, qui annonce des vitesses de pointe de 145 à 190 km/h pour cette voiture, selon ses versions, produira ce nouveau modèle dans son usine de Mulhouse (est de la France) où 3 milliards de FF viennent d'être investis, notamment dans de nouvelles presses et de nouveaux ateliers de tôlerie polyvalents. Mais Jacques Calvet se déclare aujourd'hui capable de produire ce nouveau modèle, pour lequel un million d'heures de formations ont été dispensées, dans à peu près n'importe quelle usine européenne du groupe PSA.

Selon le président du groupe, M. Jacques Calvet, la 106 devrait

permettre à Peugeot d'occuper l'an prochain de 15 à 20 p. cent du segment «B» du marché européen grâce également au bon comportement de la 205, née il y a huit ans. Avec cinq familles de voitures — 106, 205, 309, 405 et 605 —, elle fera également de la marque l'un des généralistes européens le plus complet.

Mais Jacques Calvet, qui s'est déclaré optimiste quant à l'avenir, malgré l'accord CEE-Japon «ébauché par naïveté, égoïsme, complaisance et incompétence», s'est bien gardé d'affirmer, comme il y a peu de temps encore, que ces 300 000 véhicules de conquête supplémentaires qui arriveront dès l'an prochain sur le marché permettront à son groupe de devenir le 1<sup>er</sup> constructeur automobile européen.

Le groupe, s'est-il contenté d'affirmer, entend poursuivre sa politique d'investissement qui est l'une des plus fortes du monde (8,5 p. cent du chiffre d'affaires) et de formation (5 p. cent de la masse salariale).

## OFFRE SPECIALE

# AUTOBAINES

## Vendez votre auto ou camion avec 2 lignes d'annonce ! \*

### 7 jours consécutifs pour seulement 11,55 \$, soit seulement 1,65 \$ par jour.

\*N.B. : Vu les conditions particulières de cette offre, aucun changement ne peut être apporté au texte original en cours de publication.

## ANNONCES CLASSEES

# 285-7111

Interurbains sans frais :  
1-800-361-5013

On peut d'autre part, se prévaloir du privilège d'annulation en tout temps à partir de la première publication. Mais telle annulation n'altère en rien la facturation qui s'établira obligatoirement sur 7 jours de publication.

La Presse

**JACQUES OLIVIER FORD INC.**  
L'homme de la RIVE-SUD  
4405 ch. CHAMBLAY Tél.: 445-FORD

route qui est à couper le souffle. En effet, cet élégant petit cabriolet ne se contente pas de faire tourner les têtes sur son passage, il possède une tenue de route digne d'une voiture de course. Avec ce nouveau modèle, Robert songe à signer des concessionnaires à Sherbrooke et à Québec.

Jos Cristopharo de Christopharo Subaru est totalement emballé par la SV-X qui a fait son apparition dans les rues de Montréal la semaine dernière. Non seulement est-il emballé par les lignes très audacieuses de ce coupé sport, mais il a été fort impressionné par la tenue de route et les accélérations de cette belle japonaise. D'autre part, selon plusieurs spécialistes, il ne fait pas de doute que Jos sera probablement le plus gros vendeur de SV-X au Canada compte tenu de son expertise dans le domaine des voitures sport et exclusives.

Robert Coiteux de Coiteux Automobiles est lui aussi emballé par une nouvelle voiture. En effet, Robert est également distributeur Lotus en plus d'être concessionnaire Lincoln-Mercury et Hyundai. Récemment, il a pris livraison de plusieurs nouvelles Lotus Elan et il a été estomaqué par la conduite de ce cabriolet. Non seulement le moteur est-il nerveux, mais c'est la tenue de

Renato Cantoni, le président de Pirelli Canada, est un autre qui se sent porté par le souffle de l'expansion. C'est du moins l'impression qui se dégage des travaux d'agrandissement qui s'effectuent chez Pirelli Pneu Canada. En effet, l'édifice de la Transcanadienne est en voie de connaître des travaux majeurs d'agrandissement, notamment au chapitre de l'entrepôt. Ces travaux sont rendus nécessaires par l'accroissement des ventes et le désir de pouvoir mieux desservir la clientèle par un entrepôt mieux garni. Compte tenu des succès de Pirelli au Canada, inutile de souligner que Renato apprécie le Canada.

Ray Leduc de Ovale Lincoln Mercury n'a jamais caché son amour pour le golf et il trouve toujours le temps de jouer régulièrement. Il n'était donc pas surprenant de le voir commander l'autre jour le tournoi de golf au profit d'«Avions sans frontières» disputé au club Longchamp. Il faut croire que certains golfeurs trouvent le temps de



pratiquer plus souvent que Ray, car un des participants a réussi un trou d'un coup et a mérité la Ford Escort 1991 offerte par Ovale Mercury à celui ou celle qui réaliserait un tel exploit. Guy Couture de Ovale Mercury s'est fait un plaisir de remettre les clés du véhicule au gagnant, M. Léon A. Gonneville. Pour l'occasion, Jacques Duval était le président d'honneur de ce tournoi.

Même si Peugeot a manifesté son intention de se retirer du marché nord-américain, Peter Chong de Peugeot Canada conserve espoir de pouvoir continuer de vendre des voitures Peugeot au Canada. Dans un premier temps, les ventes étaient à la hausse et les concessionnaires canadiens très enthousiastes face à l'avenir. Il faut également ajouter que Peter avait travaillé d'arrache-

piéd pour développer un réseau de concessionnaires plus étoffé. Il espère donc pouvoir convaincre les dirigeants de Peugeot de conserver une porte ouverte en Amérique du Nord. La compagnie française devrait faire confiance, car la progression semblait bien amorcée.

Marc Lachance de Lachance Auto de Saint-Lin dans les Basses Laurentides a mis au point une invention qui risque de devenir la coqueluche de tous les concessionnaires d'automobiles du Québec et même du Canada. Il s'agit du «Patin d'auto», une invention brevetée simple mais drôlement efficace qui permet de déplacer avec la plus grande facilité les voitures dans la salle de montre sans avoir à faire démarrer le moteur. Ce système per-

met même de faire effectuer un tour complet à la voiture tout en exerçant une pression minime. Marc s'est associé à son père Raymond dans cette entreprise qui a de très bonnes chances de connaître beaucoup de succès.

Jocelyn Brisebois est assistant directeur général des ventes chez Duval Chevrolet Oldsmobile. Plusieurs personnes qui ont eu l'occasion de transiger avec lui n'ont que des bons mots à son égard et le recommandent comme étant un professionnel dans toute la force du mot. Pour sa part, Jocelyn fait toujours l'impossible pour satisfaire la clientèle et s'assurer que tous les clients sont traités comme des rois. D'autre part, on rapporte qu'il est drôlement impressionné par la nouvelle Oldsmobile 88, une voiture fort balancée à tous les points de vue. De plus, son prix fait frémir la concurrence qui ne peut rivaliser.

d'intérêt au cours des mois à venir. Et il ne faut pas oublier que la nouvelle Econoline toute transformée va également susciter beaucoup de transactions.

Ace Toyama, le président de Nissan Canada, a causé toute une impression auprès des représentants de la presse montréalaise la semaine dernière dans le cadre d'une rencontre de presse. Non seulement est-il direct et très honnête dans ses déclarations concernant les politiques de la compagnie au Canada, mais il est un homme chaleureux et charmant. Pour sa part, il est impressionné par l'amour des Québécois envers l'automobile et il n'hésite pas à comparer les automobilistes du Québec à ceux de la Californie. C'est tout un compliment. Et il parle en connaissance de cause pour avoir résidé plusieurs années en Californie.

Plusieurs seront heureux d'avoir des nouvelles de Denise Aird de Chrysler Canada. Après avoir passé quelques années au service à la clientèle chez Chrysler, elle agit maintenant comme secrétaire de Charles Crook et Jules Lacasse, respectivement directeur régional et directeur des relations publiques pour le Québec. Il est certain que sa compétence et sa grande expérience tant au chapitre des relations publiques que de l'administration en général seront appréciées par ses patrons.

## Après les montres et les téléphones, voilà l'automobile Swatch

Les montres Swatch n'ont besoin d'aucune présentation. En effet, ces montres au design multiple sont connues et vendues dans le monde entier. Leur succès a été tellement phénoménal qu'il a permis à l'industrie horlogère suisse de reprendre le dessus sur les fabricants japonais.

Mais, chez Swatch, on ne se contente pas de diversifier le nombre de modèles

de montres disponibles, on s'intéresse à d'autres produits. Ainsi, cette compagnie a mis sur le marché un téléphone au design fort original qui a également connu beaucoup de succès. Et voilà maintenant que la compagnie a annoncé la mise au point d'une voiture Swatch mue à l'électricité. Et les travaux sont suffisamment avancés pour que cette nouvelle voiture soit dévoilée au prochain Sa-

lon de Francfort, en septembre, ou à Genève, en février 92, au plus tard.

Selon les informations qui ont filtré à date, Swatch se serait chargée du design tandis que Volkswagen aurait mis au point la mécanique. Cette mini-voiture serait de dimensions réduites et propulsée par un moteur électrique en conduite urbaine et un petit diesel turbocompressé en milieu rural. La voiture devrait

être en mesure d'offrir une vitesse de pointe de 120 km/h et prendre 15 secondes pour atteindre 100 km/h, en prenant le départ d'une position complètement arrêtée. Cette voiture devrait être d'un poids inférieur à 800 kg, incluant 85 kg de batteries.

Aucune information n'a été dévoilée quant à la production éventuelle de cette voiture dont le prix ne devrait pas dépasser

les 25 000\$. Mais, compte tenu du prix passablement élevé pour une voiture plus petite qu'une Ford Festiva, il ne faut pas s'attendre à ce que cette Swatch sur quatre roues soit un best-seller. Au début, il s'agira bien plus d'un objet de curiosité. Mais les choses peuvent changer si jamais le prix de cette mini devient de plus en plus compétitif au fil des années.

## Chrysler devient commanditaire officiel aux jeux olympiques

Les compagnies automobiles s'ingénient à trouver des moyens de promouvoir leurs produits. Dans certains cas, on fournit différentes voitures pour le tournage d'un film avec l'espoir que les spectateurs seront influencés par ce qu'ils voient à l'écran ou au petit écran.

Chez Chrysler, on joue la carte olympique pour tenter de mousser les ventes. En effet, cette compagnie vient de signer une entente à titre de commanditaire officiel des équipes olympiques américai-

nes dans le domaine des automobiles. Cette entente est valable pour les jeux d'hiver d'Albertville et de Barcelone l'été prochain.

Les fourgonnettes seront sans doute appréciées par les athlètes.

Si la présence de Chrysler à des jeux olympiques disputés en Europe peut surprendre, il faut se rappeler que cette compagnie distribue plusieurs modèles sur le Vieux continent, depuis quelques années. Parions que Lee Iacocca va trouver le moyen de voler la vedette aux athlètes.

## General Motors présente une Corvette encore plus musclée en 1992

La Chevrolet Corvette a toujours été considérée comme la plus sportive des voitures nord-américaines. L'arrivée de la ZR-1 et ses 375 chevaux, il y a deux ans, a permis à cette Chevrolet de conserver son titre tout en devenant une des voitures les plus rapides du monde.

L'an dernier, la version régulière, appelée LT-1, bénéficiait de quelques retouches esthétiques inspirées de la carrosserie de la ZR-1. Cette année, la Corvette LT-1 voit sa puissance portée à

300 chevaux, ce qui représente une augmentation de 55 chevaux par rapport à la version actuelle. En plus, ce modèle tout comme la ZR-1 sera doté d'un système de contrôle de traction qui permettra d'accélérer sans problème, même lorsque la chaussée est humide ou enneigée. Des pneumatiques plus larges et de taille plus basse font également partie des améliorations du modèle 1992.

En plus, l'habitacle connaît plusieurs modifications et amé-

liorations au chapitre des matériaux et plastiques utilisés. La texture sera plus homogène et les coloris moins criards.

Toutes ces améliorations permettront à la ZR-1 et à la Corvette régulière de soutenir la concurrence de plus en plus forte des sportives japonaises qui tentent de l'écarter de son trône de meilleure voiture sport en Amérique. Toutefois, chez Chevrolet, on ne se repose pas sur ses lauriers et de nombreuses rumeurs font état

d'une version encore plus performante qui serait mue par un moteur V12. Pour l'instant, les ingénieurs de Corvette s'amuse à cette idée. Mais si jamais la Dodge Viper et son moteur V10 connaissent du succès sur le marché, il ne faudrait pas s'étonner que Chevrolet réplique en proposant une version dotée de 12 cylindres.

En attendant cette solution purement hypothétique, les 300 chevaux de la LT-1 et les 375 de la ZR-1 sont amplement suffisants.

# LE GRAND BALAYAGE

### Chrysler Le Baron sedan

1991 No de stock 1-0060

Démonstrateur Tot équipé, climatiseur. Ensemble équipement de luxe banquette 50/50 3.0 litres V/6, 4 vitesses, automatique.

Prix liste suggéré **22 846 \$**

Rabais Chrysler **1 000 \$**

Rabais Laurentien **3 851 \$**

**Prix Grand Balayage**

**17 995 \$**



### Plymouth Acclaim L.E.

1991 No de stock 1-0017

Modèle de démonstration, moteur 3. OL, V6, 4 vitesses, automatique, climatisation, vitres teintées, rétroviseurs et vitres électriques, verrouillage électromagnétique des portes, radio AM/FM stéré cassette, sièges 50/50, régulateur automatique de vitesse.

Prix courant **18 535 \$**

Rabais Chrysler **1 500 \$**

Rabais Laurentien **2 840 \$**

**Prix Grand Balayage**

**14 195 \$**



### Chrysler Daytona

1990 No de stock 0-725

Modèle flambant neuf, 4 vitesses, automatique, moteur 3L V6, à injection, groupe printemps, servofreins et direction, console, vitres teintées, radio AM/FM stéréo.

Rabais Chrysler **1 500 \$**

**Prix Grand Balayage**

**11 545 \$**



### Dodge Pick-Up D-150

1990 No de stock 0-0638

Modèle flambant neuf, moteur 5.2L, V8, automatique, équipement robuste, groupe avantageux, 1 rétroviseur 6 po. x 9 po., marchepied pare-chocs arrière, réservoir à essence 114 litres, pneus P235/75R15 xL, roues sport.

Rabais Chrysler **1 500 \$**

**Prix Grand Balayage**

**12 295 \$**



### Plymouth Voyager L.E.

1991 No de stock 1-0133

■ Traction intégrale ■ Démonstrateur ■ Tout équipé ■ 7 passages ■ Ensemble luxueux ■ Ensemble remorquage ■ Vitres teintées pare-soleil.

Prix de liste suggéré **25 985 \$**

Rabais Chrysler **1 000 \$**

Rabais Laurentien **4 090 \$**

**Prix Grand Balayage**

**20 895 \$**



### Chrysler Dynasty L.E.

1991 No de stock 1-0246

■ Démonstrateur ■ Tout équipé ■ Ensemble équipement luxueux ■ Banquette 50/50 ■ Ensemble de sécurité ■ Niveau de charge automatique

Prix de liste suggéré **22 344 \$**

Rabais Chrysler **1 500 \$**

Rabais Laurentien **3 749 \$**

**Prix Grand Balayage**

**17 095 \$**



**LAURENTIEN**   
PLYMOUTH CHRYSLER

2525, boul. Laurentien  
Saint-Laurent  
**335-0500**



Les BMW 750iL (notre photo) de même que les modèles 735i et 850i bénéficieront de climatiseurs opérant sans CFC

## BMW lance un système de climatisation sans CFC sur le marché canadien

■ Au milieu du mois d'août, la compagnie allait lancer sur le marché canadien trois voitures

dotées d'un système de climatisation exempt de CFC, un produit qui attaque la couche d'ozone. Le nouveau climatiseur développé par BMW conjointement avec la firme DuPont utilise un autre réfrigérant, le HFC-134a, un réfrigérant libre des atomes de chlore qui attaquent les molécules d'ozone.

Cette innovation est la dernière d'une série proposée par BMW sur le plan écologique. Ce constructeur bavarois a érigé un usine visant à recycler les voitures et leurs composants. En plus, les nouvelles voitures conçues par BMW sont constituées d'un nombre sans cesse croissant de pièces recyclables. C'est le cas, notamment, de près de 75 pour cent des pièces en matière plastique de la toute nouvelle 325i.

En plus de fabriquer des voitures sans cesse plus respectueuses de l'environnement, BMW effectue de nombreuses recherches sur les carburants de demain. Les voitures mues par l'énergie électrique et l'hydrogène font également partie des voitures prototypes étudiées par ce manufacturier.

Cette innovation est la dernière d'une série proposée par BMW sur le plan écologique. Ce constructeur bavarois a érigé un usine visant à recycler les voitures et leurs composants. En plus, les nouvelles voitures conçues par BMW sont constituées d'un nombre sans cesse croissant de pièces recyclables. C'est le cas, notamment, de près de 75 pour cent des pièces en matière plastique de la toute nouvelle 325i.

En plus de fabriquer des voitures sans cesse plus respectueuses de l'environnement, BMW effectue de nombreuses recherches sur les carburants de demain. Les voitures mues par l'énergie électrique et l'hydrogène font également partie des voitures prototypes étudiées par ce manufacturier.

## La guerre du radar se poursuit toujours

Canatexte

■ Rien n'indique que la guerre électronique mettant aux prises la police et les conducteurs trop pressés soit sur le point de s'apaiser.

Bien que les détecteurs de radar soient interdits dans six provinces, la police continue d'en confisquer régulièrement à des automobilistes qui semblent croire que la confiscation et une amende sont préférables à l'attribution de points de démerite et à des primes d'assurance plus élevées.

Les positions sont bien établies. La police croit que les détecteurs de radar n'existent que pour aider les conducteurs imprudents à déjouer la loi. Les propriétaires — et les fabricants — de détecteurs estiment que les conducteurs ont le droit de savoir s'ils sont surveillés et mettent en doute l'exactitude du radar ainsi que son efficacité pour améliorer la sécurité sur les routes.

Mais ce ne sont pas tous les policiers qui se font du souci avec les détecteurs.

« Il existe maintenant de nouveaux systèmes qui permettent de déjouer les détecteurs de radars », dit l'inspecteur Gary House, officier de la Gendarmerie royale du Canada chargé de faire respecter les règlements de la route en Colombie-Britannique. Cette province, comme l'Alberta, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse, permet l'utilisation des détecteurs.

Ces radars restent en état d'alerte jusqu'à ce que les policiers aperçoivent un conducteur suspect, explique l'inspecteur House. « Dans 99,9 pour cent des cas, lorsque le radar se met en marche et que le détecteur le décode, il est trop tard pour que le conducteur l'évite. »

### Préviens les autres

Mais le sergent Terry Blace, coordonnateur du service des radars pour la Sûreté provinciale de l'Ontario, estime que sa province est justifiée d'interdire les détecteurs puisque ces appareils sont assez sensibles pour alerter les conducteurs suivant celui qui vient d'être intercepté.

« Les gens utilisent leur détecteur pour connaître les endroits où il n'y a pas de radars, plutôt que les endroits où il y en a », ajoute-t-il. « Cela leur procure un faux sentiment de sécurité. »

Le sergent Blace dit que 80 pour cent des contraventions pour excès de vitesse distribuées par la Sûreté provinciale de l'Ontario ont bénéficié de l'assistance du radar et qu'environ cinq pour cent sont contestées devant les tribunaux.

Le radar fonctionne au moyen d'ondes sonores qui rebondissent sur le véhicule cible, permettant aux policiers de déterminer la vitesse du véhicule. Le détecteur est une sorte de récepteur radio réglé pour recueillir ce signal et prévenir le conducteur.

Les gagnants de cette guerre, de toute évidence, sont ceux qui tirent profit de toutes ces opérations — les fabricants des systèmes de radar destinés à la police, des détecteurs de radar et maintenant de détecteurs de radars. On verra bientôt en effet de nouveaux appareils destinés à rendre inutiles les détecteurs de radar.

« Cette technologie est l'une de celles qui évoluent le plus rapidement », dit Janet Wells.

Mme Wells est directrice de la commercialisation chez Bel-Tronics Ltd., de Mississauga, en Ontario, l'une des têtes de file dans la vente de détecteurs de radar, en dépit du fait que

l'Ontario les interdit depuis 1977.

Il existe seulement environ une demi-douzaine de fabricants de détecteurs en Amérique du Nord. Les coûts élevés qui sont inhérents à cette industrie ne sont sans doute pas étrangers à cette rareté. Chaque nouvelle amélioration apportée exige en effet une réaction appropriée.

« Nous devons toujours rester à la fine pointe du progrès », souligne Mme Wells.

### Prix plus élevés

Les coûts deviennent aussi plus élevés pour les automobilistes. Les appareils Bel-Tronics, mis en marché sous le nom de Bel, coûtent de 100\$ à plus de 600\$ environ.

L'industrie du détecteur subventionne même son propre groupe de pression installé aux États-Unis — nommé de façon appropriée RADAR, pour Radio Association Defending Airways Rights.

Le porte-parole de RADAR, Jason Richards, dit que l'organisme a réussi, aux États-Unis, à faire abolir certaines interdictions contre les radars et à contester les compagnies d'assurance qui pénalisent les conducteurs reconnaissant posséder un détecteur.

Certains propriétaires ont même vu annuler leur police d'assurance en dépit d'un dossier impeccable et du fait qu'il n'existe aucun lien entre la possession d'un détecteur de radar et les accidents de la route, dit-il. RADAR a réussi récemment à faire établir par un tribunal qu'une importante compagnie d'assurance américaine ne devait faire preuve d'aucune discrimination contre les propriétaires de détecteurs.

RADAR, qui compte environ 12 000 membres, aide également les automobilistes à contester les contraventions pour excès de vitesse devant les tribunaux en fournissant de l'information sur l'exactitude des radars et en s'efforçant de défendre des causes-types.

Entre-temps, la guerre électronique se poursuit. Dans les endroits où les détecteurs sont interdits, la police a commencé à utiliser un détecteur de détecteur de radar — invention canadienne appelée Interceptor VG2 — qui capte certaines émissions provenant de l'antenne du détecteur.

### Achetés ailleurs

En dépit de l'interdiction d'annoncer et de vendre des détecteurs en Ontario, les conducteurs en commandent par la poste dans les autres provinces ou aux États-Unis.

Le sergent Blace attribue au VG-2 le fait qu'on a confisqué deux fois plus de détecteurs l'an dernier — plus de 12 000 — soit cinq fois plus qu'en 1977. Les contraventions perdent leur détecteur et paient une amende de 128,75 \$.

La réponse de Bel-Tronics est un détecteur de 575 \$ qu'elle dit invisible au VG-2.

La police de l'État du Michigan fait présentement l'essai d'appareils au laser utilisant un rayon de lumière pour déterminer la vitesse du véhicule et ne pouvant être décelés par les détecteurs.

Mais selon le sergent Blace, ces appareils sont dispendieux, encombrants et ne peuvent être adaptés aux voitures de police comme les plus récents appareils de radar.

« Je n'ai pas été impressionné par la portée de l'appareil », dit-il, ajoutant que son poste d'essai avait une efficacité limitée à 300 mètres.

Il se dit plus intéressé par un radar qui modifie constamment la fréquence de transmission afin de brouiller la réception des détecteurs.

**HONDA DE SIGI** UTE

**5 JOURS SEULEMENT LIQUIDATION TOTAL** du stock 1991

**220 HONDA à vendre**

PRELUDE  
CIVIC  
ACCORD

- ☑ Prix incroyables
- ☑ Étudions toute offre raisonnable
- ☑ Prix pour vente rapide
- ☑ Pas d'atrapes
- ☑ Pas de marchands

À MONTRÉAL: **1** sigi 1110, BLEURY MONTREAL 879-1550

À LAVAL: **2** sigi 266, boul. LABELLE STE-ROSE, LAVAL 625-1953

**Vous voulez acheter une Golf? une Jetta? une Passat? On en a!**

**Vous voulez un bon prix? On en a!**

**Vous voulez du bon service? On en a!** jusqu'à 22h30 pour vous servir

Il ne manque plus que vous  
Vous servir sera un plaisir

**Laurent Hurtubise** Et son équipe: **Serge Domenico**  
Directeur des Ventes **Yoland Yvon**

**NORDEST VOLKSWAGEN**  
10395, boul. Pie-IX  
Montréal  
325-3422

**DERNIÈRE CHANCE**

**CAVALIER 1991** 75 ANS GRÂCE À VOUS

**8 975,75\$\***

- No de stock 1108
- 2 portes
- Boîte manuelle
- 5 vitesses
- Radio AM/FM stéréo
- Servofrein
- Servodirection

**SPRINT 1991** RABAIS ADDITIONNEL POUR DIPLOMÉ

- No de stock 1803
- 2 portes
- Boîte manuelle
- 5 vitesses
- 2 rétroviseurs
- Dégivreur de lunette arrière
- Moulure protectrice

**5 975,75\$\***

**CLEMMONT** CHEVROLET-OLDSMOBILE INC.

\*Frais de transport et taxes en sus. Tout rabais GM inclus.

5363, rue Saint-Denis, Montréal (Québec) H2J 2M4  
Tél.: (514) 279-6301

**POUR SEULEMENT 16 799\$\***

UNE LEGACY L 1992

**POUR 2 400\$ DE PLUS** VOUS OBTENEZ:

- CLIMATISEUR • BOÎTE AUTOMATIQUE • LEVE-GLACES ET VERROUILLAGE DE PORTÈRES ÉLECTRIQUES • RÉTROVISEUR À TÊTE COMMANDE ÉLECTRIQUE • RÉGULATEUR DE VITESSE
- RADIO AM/FM ET LECTEUR DE CASSETTES AVEC ÉGALISATEUR GRAPHIQUE • MOQUETTE DE LUXE

\*TRANS. TAXES, PRÉP. EN SUS.

**SUBARU. MONTRÉAL**  
4900, RUE PARÉ 737-4441  
(Entre Victoria et Décarie)

**→ AVIS ←**

**GM** **TOTAL** GARANTIE DE 3 ANS/80 000 KM

**AUTOMOBILES NEUVES ET DÉMONSTRATEURS 1991**

**SOLDE DE LIQUIDATION PUBLIQUE**

**3 JOURS SEULEMENT**

Mardi, mercredi et jeudi les 3, 4 et 5 septembre 1991 de 10 h à 21 h

**CONDITIONS**  
200\$ comptant, solde à la livraison; chèque visé ou financement GMAC jusqu'à 60 mois

**UN SEUL ENDROIT**  
Accès Chevrolet Oldsmobile inc.  
1727, route 132, Varennes  
652-3973, 875-5271  
À 10 MINUTES DU PONT TUNNEL

## Une concurrente de GM à la Volkswagen Golf III

Agence France-Presse  
VIENNE

■ En lançant cette semaine à Vienne la nouvelle Opel Astra, qui succède à l'Opel Kadett, General Motors Europe vise à concurrencer la nouvelle Volkswagen Golf III sur un marché européen de l'automobile globalement difficile, mais où les demandes d'une Allemagne unifiée sont prometteuses.

Robert J. Eaton, président de General Motors Europe, espère vendre en Europe en 1992 quelque 700 000 Opel Astra, fabriquée simultanément dans cinq pays d'Europe (Allemagne, Belgique, Portugal, Espagne et Grande-Bretagne).

Après la mise en service, début 1993, de ses deux nouvelles usines, dans l'ex-RDA et en Hongrie près de la frontière autrichienne, GM compte porter la production de l'Opel Astra à 800 000 unités.

Volkswagen, pour sa part, prévoit une production annuelle mondiale des Golf de 1,4 million

d'unités en 1992/1993, selon la firme de Wolfsburg. La Golf III sera officiellement présentée à l'occasion du Salon automobile de Francfort (Allemagne) en septembre.

GM évalue l'ensemble du marché de véhicules neufs en 1992 à 13,1 millions unités, contre 13,2 millions en 1991 et 13,4 millions l'année dernière. Le marché allemand pourrait atteindre quatre millions de véhicules en 1991, selon M. Eaton.

M. Eaton a souligné les résultats encourageants d'Opel/Vauxhall en Europe de l'Ouest, où, au cours des six premiers mois 1991, les ventes totales d'Opel/Vauxhall ont augmenté de près de 10 p. cent, alors que le marché automobile ne progressait que de 1,7 p. cent environ.

En Allemagne d'Opel pour le premier semestre ont augmenté de 62 p. cent, ce qui lui donne une part de marché de 18,4 p. cent, à la seconde place à 1,3 points derrière Volkswagen, a précisé le pdg de GM Europe.