

INDUSTRIES & COMMERCE

AUTOMOBILE

Général & Histoire



archives
municipales

VOUS NOUS OBLIGERIEZ EN NOUS RETOURNANT
LE DOSSIER DANS LE PLUS BREF DÉLAI.

Henry Ford et Firestone, deux pionniers de l'automobilisme

Par Yvon BLAIS

Les sept hommes dans la photo qui accompagne cet article ont grandement contribué au développement de l'automobile. Eddie Rickenbaker fut conducteur de voitures de course sur des pistes de terre battue avant de passer à Indianapolis; il participa aux épreuves de 1912 et 1914.

Il se classa dixième au volant d'une Duesenberg en 1915 et 1916, devint chauffeur personnel du général Pershing en 1917 en France, avant de devenir as de l'aviation américaine; en 1922, il présenta au public sa première voiture; 1927, il se porta acquéreur de la piste de course d'Indianapolis. Quelques années plus tard il fut élu à la présidence de Eastern Airlines.

Henry Ford n'a pas besoin de présentation; il lança sa première voiture en 1900, mais sans succès, et devait l'année suivante céder son usine à M. Henry M. Leland, de la firme "Leland et Faulconer"; cette maison présentait plus tard la Cadillac.

Le 4 janvier 1904, au volant de sa nouvelle voiture, il battit deux Français, Anger, qui pilotait une Mors, et Charles Schmidt, au volant d'une Packard; l'épreuve eut lieu sur la glace du lac Saint Clair; la voiture avait de l'étoffe, et Ford lui donna le nom de la locomotive la plus rapide du temps, la "999".

Ford abandonna la conduite du bolide pour s'associer l'ancien champion cycliste Barney Oldfield; Henry Ford remania la compagnie Henry Ford le 16 juin

1903 et Ford Motor Co. vit le jour.

Edsel Ford, fils d'Henry, incita son père à se porter acquéreur de la firme Lincoln en 1922. Cette voiture était alors construite par Henry M. Leland, qui avait vendu ses actions à la General Motors, cédant la Cadillac précédemment. Edsel devint président de la division Lincoln chez Ford Motor Co.

Harvey Firestone Jr., fut élu à la présidence de la Firestone Tire & Rubber Co. au décès de son père.

Henry Ford II est le petit-fils du fondateur de la grande firme américaine; le monde de l'auto lui doit beaucoup depuis son ascension au fauteuil présidentiel.

Benson Ford, frère cadet de l'autre, est président de la division Lincoln de Ford Motor Co.

Harvey Firestone, père, fondateur de la grande firme qui porte son nom, a permis à des millions d'automobilistes de rouler en sécurité sur nos routes. Lui, Henry Ford et Thomas Edison furent liés d'amitié pendant de nombreuses années et jusqu'à leur mort respective.

La photo qui fut prise tôt le matin du 30 mai 1932, nous fait

Extraits de l'"Histoire de l'auto en Amérique" 1903

Les voitures suivantes font leur apparition sur le marché: Acme, Adams-Farwell, American Chocolate, Austin, Auto Behicle, Bates, Blackhawk, Borland, Boss, Buckmobile, Buick, Cadillac, Cameron, Cincinnati, Clarkmobile, Commercial, Corbin, Darrow, Duquesne, Eldridge, E.H.V., Ford General, Gibbs, Glide, Graham, Graham-Fox, Great, Greeley, Gride, Hall, Hammer, Howard, Ideal, Iroquois, Jaxon, Kellogg, Kirk, Konigslow, Lear, Lyman & Burnham, Mackie-Thompson, Marmon, Marble-Swift, Marr, Matheson, Michigan, Miller, Mitchell, Model, Monarch, Mohawk, Newstadt-Perry, Niagara, Okey, Overland, Parkin, Phelps, Pierce, Pope Motor, Premier, Randall, Regas, Reid, Reliance, Roger, Russell, Santos Dumont, Sandusky, Sintz, Standard, Tinscher, Toledo, Tourist, Walther, Wilson, Yale et Zentmobile.

voir une fois de plus comment intime peut être la cause de l'automobile.

SUR LA RIVE SUD, D'ICI 18 MOIS

La société Peugeot montera une chaîne d'assemblage d'AUTOS

Une usine d'assemblage d'automobiles, la première à jamais venir s'établir dans la province de Québec, sera érigée dans un avenir assez rapproché à Montréal, ou à proximité immédiate de la métropole, en bordure de la voie maritime du St-Laurent.

C'est cette nouvelle de la plus haute importance qu'a annoncé aujourd'hui Me Bernard Nantel, président de la société Peugeot du Canada, dont le siège social est sis dans la métropole.

Plusieurs facteurs ont milité en faveur de cette décision, notamment l'accroissement phénoménal des ventes de cette voiture, plus particulièrement dans le Québec et l'Ontario. En second lieu, la voie maritime du St-Laurent se prête admirablement bien à l'expansion du marché automobile dans les régions les plus hautement industrialisées d'Amérique du Nord.

Le projet de construction, dont les plans sont déjà prêts (et qui sera soumis pour approbation finale à la société française lors du prochain voyage de Me Nantel à Paris) prévoit une usine d'assemblage avec outillage entièrement français, qui au tout début emploiera quelque deux cents travailleurs, guidés par une cinquantaine de techniciens français.

Le rythme de 5,000 voitures par année est sur le point d'être atteint par la Peugeot, ce qui justifie amplement cette décision de la compagnie, a fait observer Me Nantel. Ce dernier n'a pu préciser toutefois la localisation exacte de l'usine. Une offre semble avoir été faite dans la région de Berthier, mais il est possible que Peugeot préfère s'installer dans les environs de Beauharnois.

Le prix de vente de la voiture Peugeot ne sera toutefois pas affecté par la construction de la nouvelle usine. L'annonce faite par Me Nantel survient quelques jours à peine après la déclaration du maire Sarto Fournier qui, à l'inauguration de l'Auto-mo-rama au palais du Commerce de Montréal, avait exprimé le souhait samedi que l'industrie européenne de l'automobile vint s'installer au Québec.

*Qualité de
la construction*

APR 6 1960

LA PRESSE

Il y a 60 ans, la première automobile (à vapeur) roulait à Montréal...

Vitesse maximum de la "Waltham": 15 m-h!

Reportage
de Jacques Fortin

On entend parfois dire avec une pointe d'amertume que les Canadiens français se soucient fort peu de célébrer les faits d'armes de leurs compatriotes. "A vrai dire, une seule fête semble retenir leur attention: la Saint-Jean-Baptiste", nous déclarait récemment un charcutier français établi à Montréal depuis près d'un quart de siècle.

On constate, en effet, que personne n'a songé, en 1959, à célébrer un double anniversaire de l'automobile dans la métropole du Canada: on aurait dû rendre hommage à la fois à

MM. U.-H. Dandurand et Henri-Emile Bourassa, hardis pionniers de l'automobile.

Montréalais émerveillés

En relisant les quotidiens de l'époque, on apprend que la première voiture à circuler dans les rues de la métropole, le 21 novembre 1899, fut une "Waltham Horseless Steam Vehicle", propriété de M. U.-H. Dandurand. Son fils, Henri, relate que son père avait acheté la merveille à Waltham, petite ville industrielle du Massachusetts. "J'avais alors six ans, j'accompagnai mon père qui revint des États-Unis avec un spécialiste de la compagnie. Au bout de trois mois, cette auto à vapeur reprenait le chemin des États, papa l'ayant jugée non satisfaisante.

"Contrairement à ce qu'on a

dit et écrit à plusieurs reprises dans le passé, poursuit M. Dandurand fils, la première voiture non hippomobile ayant appartenu à mon père a bel et bien été une "Waltham" et non pas la De Dion Bouton remise par lui au château de Ramezay, en 1912. A l'origine, cette voiture était verte et les deux sièges étaient recouverts d'un vrai cuir verni. Mon père avait fait peindre sous le siège arrière le numéro de la plaque automobile "Q-1", qui a été remplacé, il y a quelques années, par un lettrage que je considère comme une profanation".

Vers 1901, M. Uccal-H. Dandurand importait de la Nouvelle-Angleterre et tout à fait à l'aveuglette une voiture automobile dont il devait se départir plus tard au profit de son jeune fils

Henri qui la vendit à un regrattier pour \$2 00. "J'avais environ huit ans et les deux billets d'un dollar que me remit le "p'tit vieux" constituaient à mes yeux une véritable fortune", avoue-t-il en souriant.

La "queue de vache"...

M. Dandurand dit de la Waltham qu'elle était une voiture gracieuse, au moteur installé sur un châssis de "buggy". Elle remorquait un véritable "sulky" muni d'une troisième roue pour l'empêcher de basculer. "Mon père y fit installer un moteur électrique démontable, sous le châssis, et qui fonctionnait à l'aide de lourdes batteries. Le volant circulaire était remplacé par un guidon que les gens appelaient "queue de vache". Cette machine atteignait la vitesse de 15 milles à l'heure; il fallait

souvent recharger les accumulateurs, car ils s'épuisaient au bout de 100 milles".

En 1902, M. Dandurand père achetait sa première voiture européenne: une De Dion Bouton modèle 1898, fabriquée à Paris. D'une puissance de six chevaux-vapeur, il l'avait achetée d'un voyageur de commerce français du nom de Wolfe. Le Montréalais dut acquitter un permis d'importation de \$40.

Cette De Dion Bouton pesait 300 livres, donc deux fois plus que la Waltham. La transmission de la puissance se faisait directement, c'est-à-dire sans l'intermédiaire d'une chaîne. Elle coûtait \$1,500 et possédait un triple frein. Cette auto française n'avait qu'un cylindre et M. M. Husson, premier propriétaire d'un magasin d'accessoires (suite à la page suivante)

PETIT JOURNAL
APR 24 1960

**CE DOSSIER CONTIENT
PLUSIEURS DOCUMENTS
ILLISIBLES**

(Suite de la page précédente)

automobiles à Montréal, ne cessait de tarir d'éloges à son endroit. "M. Husson, qui trouva une mort glorieuse sur un champ de bataille de sa France natale au cours de la première guerre mondiale, détestait souverainement les véhicules mus par l'essence", raconte M. Henri Dandurand. Pour lui, l'avenir était aux véhicules électriques.

Un mille sans encombre !

En 1903, M. Uccal Dandurand obtint le premier prix de la course automobile attribué annuellement par l'Association des bouchers de Montréal: pour avoir parcouru la distance d'un mille sans encombre, il reçut une cloche d'argent représentant un dauphin taillé dans une corne de bœuf. On était encore loin de la classique annuelle des 500 milles d'Indianapolis et des 24 heures du Mans !

Durant toute sa vie, M. U. H. Dandurand s'intéressa à promouvoir l'essor de l'automobile et du camion. Il aimait raconter qu'il avait parcouru le premier des rues de Montréal en automobile, le 21 novembre 1899, en compagnie du maître Raymond Préfontaine. "Cette année-là, disait-il, on ne comptait que 70 véhicules dans tout l'Etat de New-York tandis qu'en France il y en avait près de 12.000. L'auto, c'est le véhicule par excellence de l'avenir", il avait vu juste.

Il en était du reste tellement convaincu qu'il n'hésita pas, vers le début du siècle, à entreprendre la construction d'un garage d'une capacité de quelque 800 automobiles.

Attention, on part !

Vers 1905, M. Dandurand père achetait une "Winton", modèle colonial créé spécialement pour la guerre du Transvaal, mais qui ne quitta jamais le rivage nord-américain. Achetée à un prix d'occasion, cette puissante voiture était actionnée par un moteur de deux cylindres à rendement maximum de 16 chevaux-vapeur; les occupants s'y asseyaient face à face. Vers 1910, M. Dandurand épatait les Montréalais pour de bon en leur faisant admirer sa "pullman automobile". Il s'agissait d'un véhicule à moteur robuste de camion sur lequel on avait installé une carrosserie à fini de grand luxe. Onze personnes pouvaient y coucher. Ce "pullman" ressemblait étrangement à un wagon-dortoir ferroviaire de la fin du 19e siècle. Il roula à Montréal jusque vers 1917.

Peine perdue

M. Henri-Emile Bourassa, président de la maison d'affaires du même nom, fut le premier Canadien à construire une automobile. Le "buggy" avait été commandé à M. Bourassa par M. Bruno Lalumière, un autre homme d'affaires montrealais. Le moteur, à deux cylindres refroidi par des ailettes et disposé sous la frêle carrosserie, développait une puissance de 4 chevaux-vapeur. Le véhicule atteignait la terrifiante vitesse de 15 milles à l'heure. L'éclairage consistait en un phare installé entre les roues avant fonctionnant au carbure.

Quelques citoyens entrepreneurs, considérés comme des originaux ou tout simplement comme des détraqués, décidèrent de construire des autos à Montréal. Toutes ces tentatives se soldèrent par un échec plus ou moins retentissant selon les moyens financiers de chacun.

En 1900, MM. L. D. Robertson, Thomas "Tom" Moore et U. H. Dandurand mettaient sur pied la "Comet Motor" rue Vitre, à deux pas du défunt quotidien anglais, "The Herald". C'est de cet atelier que sortit cette année-là le phaeton qu'utilisa le futur George V lors des fêtes du tricentenaire de Québec. Plus tard, M. Dandurand devint dépositaire des marques McLaughlin (l'ancêtre de la Buick) et Chalmers (comme qui n'existe plus depuis belle lurette).

Les premiers permis

Le premier permis de conduire ainsi que les premières plaques d'immatriculation émis par la province, furent au nom de M. Uccal H. Dandurand. Le premier automobiliste montrealais revendiquait aussi l'honneur d'avoir été le premier citoyen de sa province à obtenir un permis de conduire délivré par Concordia contre la minime somme d'un dollar. On attachait donc la plaque de forme ovale au guidon de la Waltham et, plus tard, à celui de la De Dion Bouton.

Le 24 mars 1899, le Conseil municipal de Montréal recommandait à son bureau d'avocats de préparer un projet de règlement relatif aux automobiles. Certains échevins prévoyaient la fin de la traction à cheval: ils voulaient assurer à Concordia une source appréciable de revenus pendant les années à venir. Or, les avocats de la cité... oublièrent de s'acquiescer de ce travail. Apparemment, personne ne leur en fit grief.

Le 31 mai 1904, donc cinq ans plus tard, Montréal imposait une taxe spéciale à tous les propriétaires de véhicules-moteurs. Le coût d'enregistrement de chaque automobile de plaisir s'élevait à \$10 par année, tandis que celui des camions atteignait \$15. A la fin de la même année, Concordia avait perçu \$480 pour l'immatriculation des 48 autos. Le 27 avril 1905, le prix d'enregistrement des autos baissait à \$5 et celui des camions, à \$10.

Le 9 mars 1906, le cabinet libéral de Québec présidé par Sir Lomer Gouin décidait de régir désormais la circulation automobile dans la province. Du même coup, il retirait à Montréal le droit d'émettre des certificats d'enregistrement aux automobilistes et aux camionneurs, s'appropriant une source presque inépuisable de revenus. De fait, on s'attend, cette année, à ce que la taxe provinciale sur l'essence, les permis et les plaques d'immatriculation rapportent à Québec près de vingt-cinq pour cent de son revenu total.

La première victime...

En consultant les archives municipales, on découvre que le premier accident tragique de la circulation remonte à l'été de 1906 et qu'il survint à Montréal même. En effet, le 11 août de cette année-là, un brave citoyen du nom de Toutan (son nom n'est pas mentionné dans l'entrefilet du journal) fut renversé par une voiture à gazoline dont le journaliste oublia de mentionner le propriétaire.

C'était rare !

Comme la plupart des premières autos étaient électriques, l'essence à moteur était rare dans la métropole, au début du 20e siècle. Les vieux citoyens de la métropole se souviennent très bien du commerçant de bois et de charbon Gadbois dont le clos était situé à l'intersection des rues Ste-Catherine et Hôtel-de-Ville.

On ne connaissait pas alors les réservoirs modernes, entièrement automatiques et d'une capacité supérieure à 1.000 gallons. La gazoline n'était toutefois frappée d'aucune taxe, ni municipale, ni provinciale. On l'obtenait en quantités réduites des raffineries de pétrole de l'Est du Canada et des Etats-Unis; sa teneur d'octane était nettement inférieure à celle qu'utilisent quotidiennement des millions d'automobilistes canadiens.

M. Gadbois, surnommé "le père", entreposait le précieux carburant dans des bidons à lait métalliques de faible capacité. Il disposait d'une pompe à transvasement d'un seul gallon et faisait couler le liquide dans un bidon d'un gallon apporté par l'automobiliste. Afin d'éliminer les impuretés, M. Gadbois recouvrait le col de l'entonnoir d'une peau de chamois. La plupart des autos possédaient un réservoir à essence de trois gallons; quelques-unes, d'un modèle plus récent, disposaient d'un réservoir de cinq gallons.

L'essence se vendait \$0.25 le gallon, mais M. Gadbois consentait un rabais de vingt pour cent à quiconque en achetait cinq gallons à la fois. Chaque dimanche matin, plusieurs automobilistes se rencontraient à l'établissement bien connu; chacun racontait ses aventures et ses mésaventures de la semaine sur les routes environnant Montréal. Les panes, les crevaisons et les éclatements de pneus alimentaient la conversation. Personne ne rêvait alors qu'un jour des autos d'une puissance dépassant les 300 chevaux-vapeur rouleraient sans encombre à 60 et 70 milles à l'heure, dévorant sans peine des distances énormes en une seule journée?

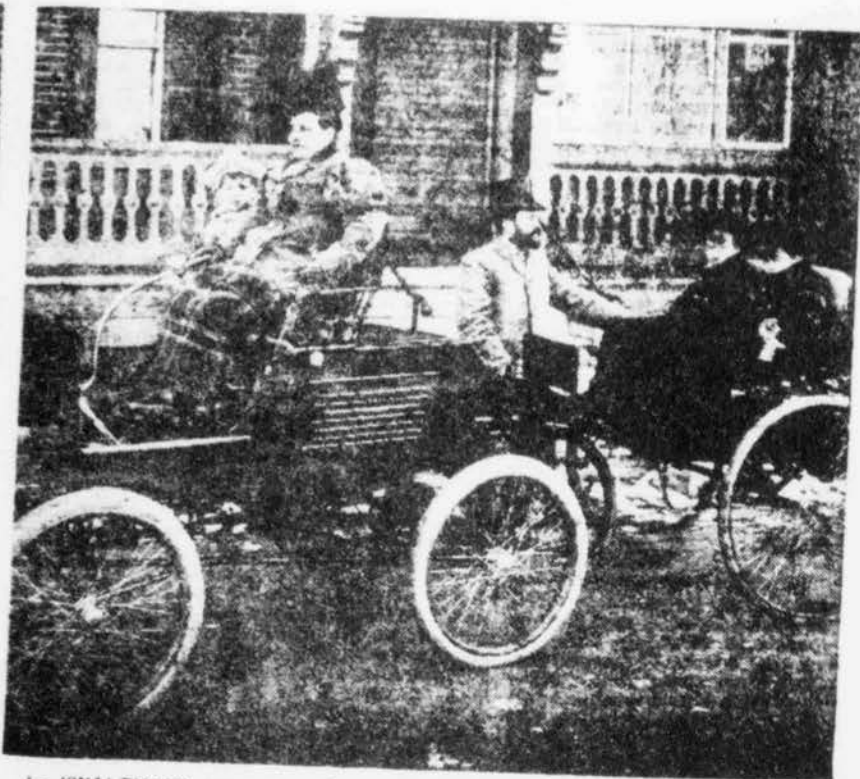
PETIT JOURNAL

APR 24 1960

*Antoine
Lalonde*

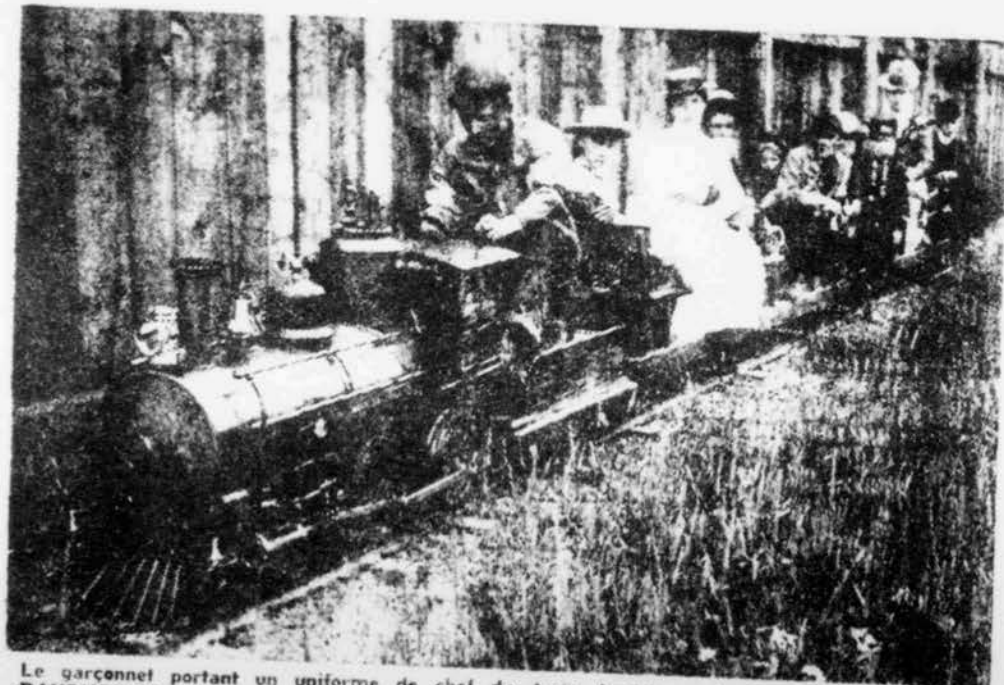


C'est M. HENRI-EMILE BOURASSA (à gauche), qui fabriqua la première auto à Montréal, à la demande de l'industriel bien connu, M. Bruno Lalumière. Cette voiture électrique se promena dans les rues de la métropole en fin d'année 1899.



La "WALTHAM" à vapeur, achetée en 1899 par M. Uccal-H. Dandurand, était de fabrication américaine. Cette photo a été prise sur le terrain de la maison familiale "Les Quatre-Vents" de Verdun. M. Henri Dandurand est assis à côté de sa mère.

PETIT JOURNAL
APR 24 1960

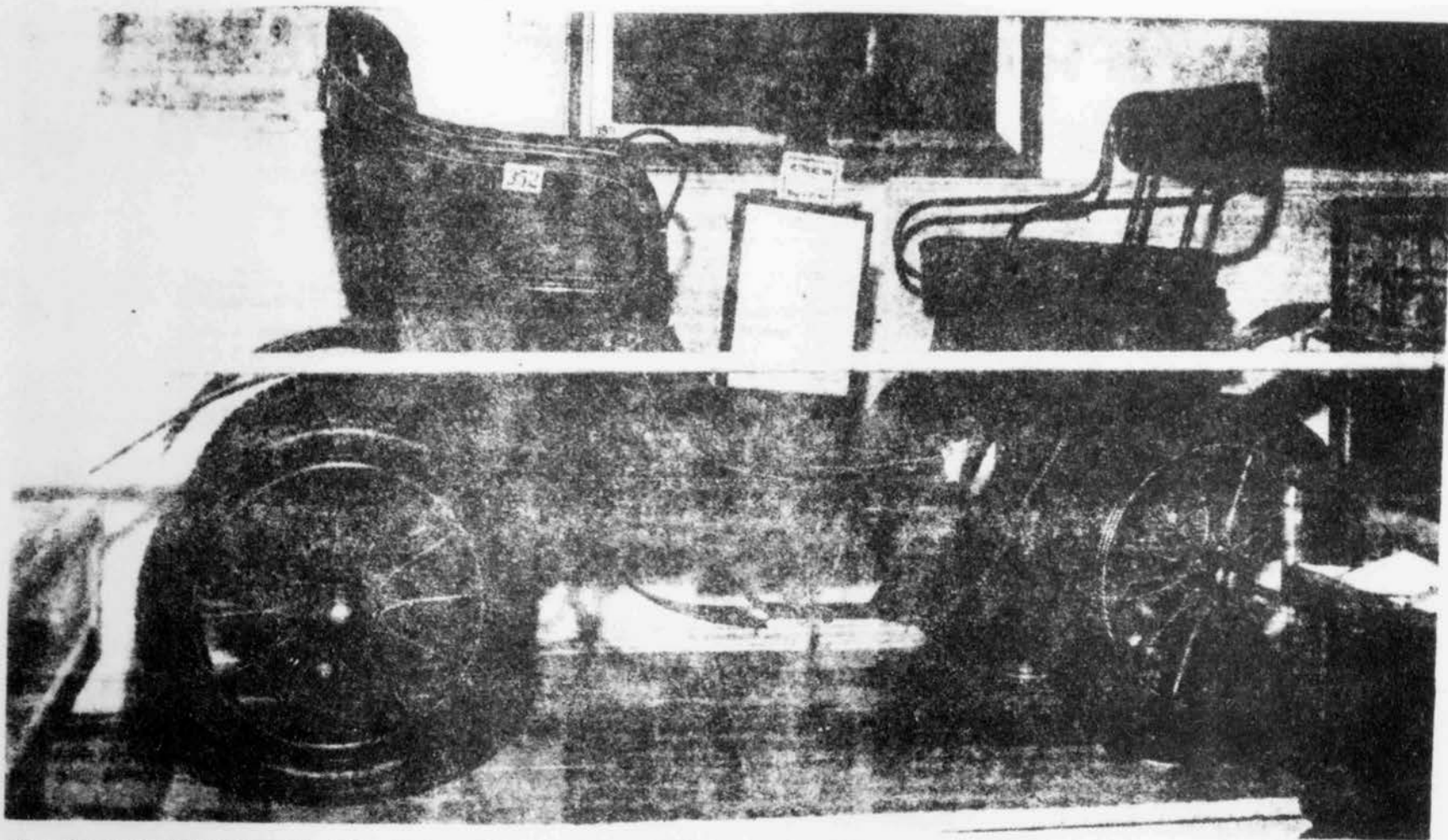


Le garçonnet portant un uniforme de chef de train (troisième à droite) est M. HENRI DANDURAND, aujourd'hui âgé de 65 ans. Son père, M. U.-J. Dandurand, avait fait aménager ce chemin de fer miniature dans un vaste champ au cœur de Verdun en 1900, non loin du boulevard LaSalle.



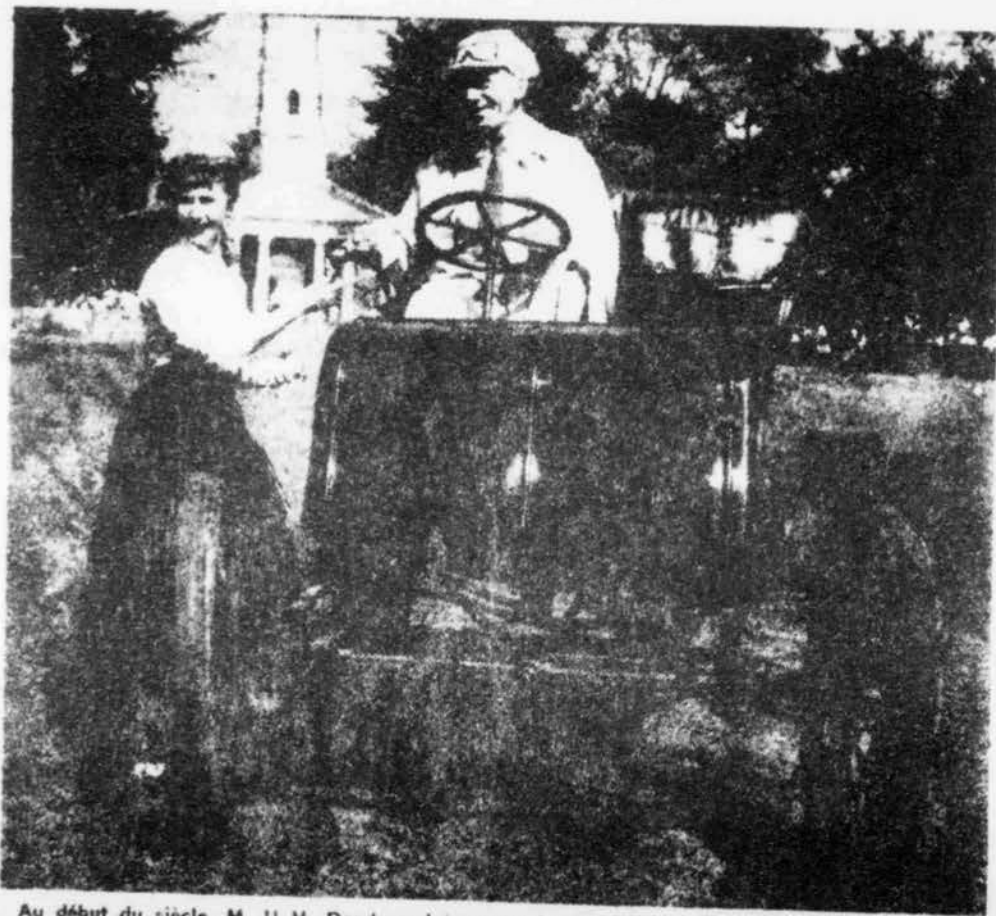
M. Henri l'Ecuyer, de Montréal, achetait vers 1940 cette Ford modèle "T" 1910 d'un mécanicien de Rosemont. L'électricité a remplacé le carbure aux fins d'éclairage. Cette voiture atteint encore 35 milles à l'heure et fait de 25 à 28 milles au gallon!

PETIT JOURNAL



Cette "DE DION BOUTON" modèle 1898 a été importée au Canada vers le début des années 1900, par feu M. Uccal-Henri Dandurand, qui en fit cadeau à la ville de Montréal en 1912. Depuis des années, l'auto française à un seul cylindre et au moteur refroidi à l'air est en montre au château de Ramezay. La "De Dion" a été la sixième auto à rouler dans les rues de la métropole, vante à l'origine, la carrosserie est maintenant rouge foncé.

*Automobile
Winton*



Au début du siècle, M. U.-H. Dandurand importa des États-Unis une "Winton" qui ressemblait quelque peu à celle ci-haut, sauf que le moteur était installé entre les roues avant. Il arrivait à des badauds de se brûler les mains quand ils y touchaient par inadvertance.

Automobile

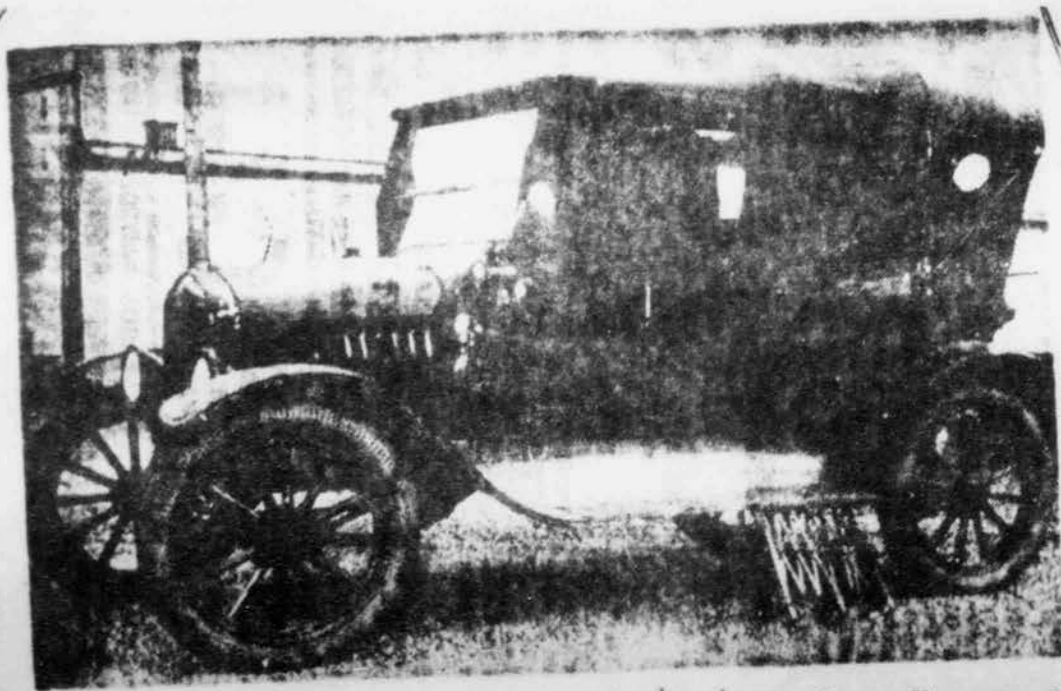


LES MODELES ONT BIEN CHANGE — Le nouveau président de la Société Ford-Canada au volant de la première voiture à faire son apparition à Montréal, en 1904. Elle est maintenant exposée au Château de Ramezay. M. Scott est accompagné de M. Rhys M. Sale.

MTL-MATIN

Archives de la **2 MAR 1961** Montréal

Automobiles
Historiques



Cette voiture Ford 1920 transportait toute une heureuse famille pour une randonnée du dimanche :
c'était le bon vieux "touring".

Le bon vieux "touring"

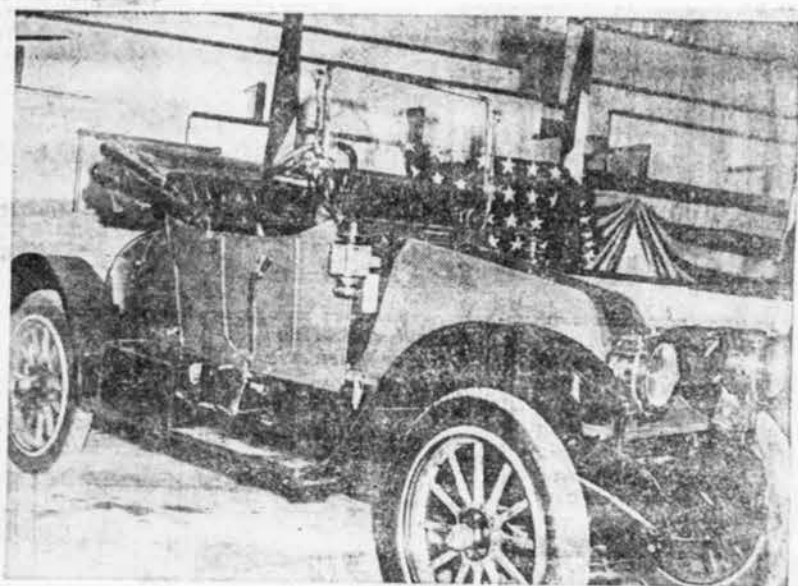
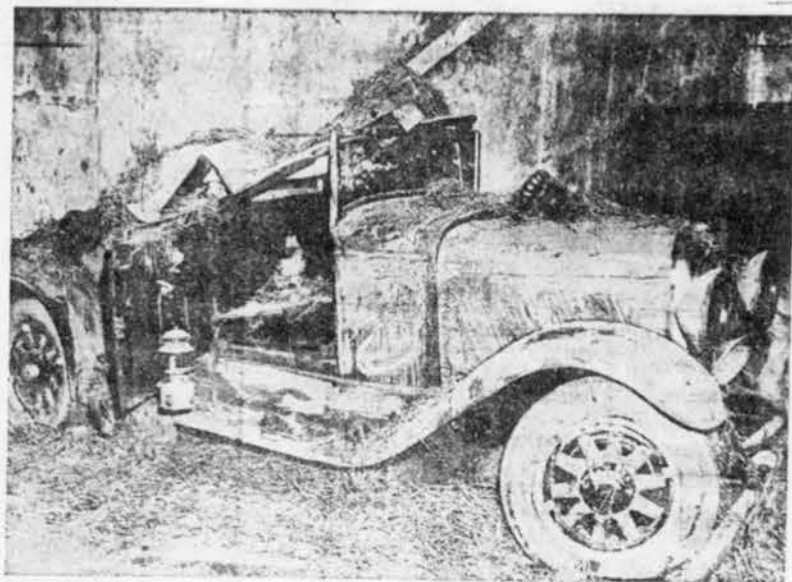
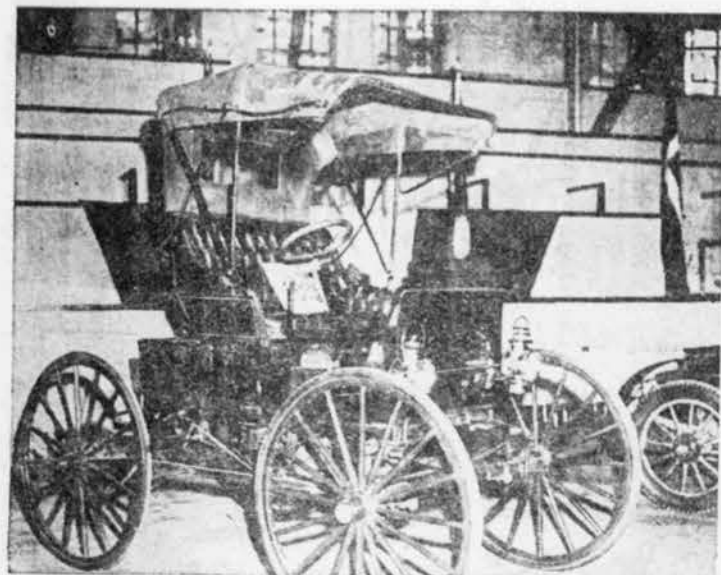
Victoriaville est l'une des villes qui célèbrent cette année leur centenaire et à cette occasion, les citoyens ont monté une exposition d'anciennes voitures à cheval ou à chevaux-vapeur. Ces reliques du passé éveilleront certes toutes sortes de souvenirs et un peu de nostalgie chez ceux des générations passées.

(Photos "Montréal-Matix")

MTL-MATIN

31 MAI 1961

Handwritten note:
Premières voitures
1907-1912



PREMIERES VOITURES (1907-1912)

PRECIEUSE COLLECTION — La première grande exposition de voitures anciennes se déroule présentement au manège des Hussards, chemin de la Côte-des-Neiges. Plus de trente voitures merveilleusement remises à neuf ont été prêtées pour cette exposition dont les bénéfices iront aux oeuvres de charité du club Kiwanis de Montréal. A gauche, c'est une Tudhope-McIntyre, la première voiture automobile fabriquée au Canada en 1907. On a simplement pris une voiture à traction animale à laquelle on a ajouté un moteur et un mécanisme de direction. Elle a été fabriquée à Orillia, Ontario. La voiture de la photo de droite a eu comme premiers propriétaires les fameux frères Wright, pionniers de l'aviation. C'est une Franklin construite en 1912. La photo du centre représente une vieille voiture dans l'état où souvent les collectionneurs trouvent les automobiles anciennes, avant de les reconstruire patiemment, pièce à pièce.

photos Lucien Desjardins, LA PRESSE

LA PRESSE
10 JUN 1931

Auton

'Yellow Flasher Ruled Legal

The city has failed in its attempt to get garage and service station owners and others to take yellow flashers off the roofs of their service vehicles.

In a test case yesterday Municipal Court Chief Judge Roland Paquette ruled there was nothing in the Quebec Highway Code to prohibit use of the lights.

"The Highway Code specifically prohibits red flashers on any vehicle but those used in police, fire and ambulance service but makes no mention of other colored flashers," the judge said in dismissing the action.

Action was taken against Hubert Bergeron of 1386 Mount Royal east in a test case challenging the service station's right to use a yellow flasher on his vehicle.

Bergeron contended such a flasher was essential to protect other motorists as well as the serviceman himself.

The serviceman was charged with having infringed the Highway Code by using "more than two white lights or double lights" on the front of his car.

Autos

Le clignotant jaune sur autos et camions est bien permis

Il y a quelque temps, la police de Montréal instituait des procédures contre le garagiste Hubert Bergeron, 1386 est, avenue Mont-Royal, qu'elle accusait d'avoir violé la loi en utilisant un clignotant (on dirait "flasher" à Paris) jaune sur la carène de son camion de remorquage.

Le juge en chef Roland Paquette de la cour municipale de Montréal vient de débouter Concordia, disant que rien dans le nouveau code de la route interdit l'usage de clignotants jaunes. Toutefois, il est stipulé que seules les voitures de police, des incendies et les ambulances ont le droit d'afficher un feu rouge continu ou clignotant.

Le juge Paquette souligne que rien dans la loi ne précise que les clignotants de couleurs autres que rouge sont prohibés. M. Bergeron soutient que ses confrères et lui-même ont besoin de ce feu d'avertissement pour leur propre protection et celle du public automobiliste.

On peut s'attendre qu'à la suite de ce jugement, qui donnera peut-être lieu plus tard à une modification du code routier du Québec, les "flashers" deviendront plus abondants sur les véhicules de touage.

La première automobile canadienne

(CCO) — En 1900, George Foss refusa de s'associer à Henry Ford, trouvant le fabricant et ses modèles fort peu impressionnants.

"Ce fut probablement la deuxième fois où je manquai la chance de ma vie, admet sans rancœur M. Foss, puis il ajoute qu'il ne regrette rien. On ne vit pas jusqu'à 85 ans quand on a tous les succès d'une grande entreprise," affirme-t-il.

C'est en 1898 que le Canada construisit la première automobile à un moment où Henry Ford se contentait d'assembler son premier véhicule.

La première randonnée de l'unique automobile Foss se déroula dans les rues escarpées de Sherbrooke, ville natale de l'inventeur. L'engin qui se déplaçait à une vitesse record de 12 milles à l'heure, déclenchant une panique effroyable, terrifia les chevaux, donna beaucoup de travail à la police et suscita l'intérêt d'un banquier canadien qui se trouvait dans ce centre des Cantons de l'Est.

Offre rejetée

La police menaça M. Foss d'une contravention s'il commettait de nouveaux excès de vitesse; quant au banquier, il fit une offre qui prouvait qu'il voyait très loin.

"Vous savez, Foss, je vous ai vu déambuler dans la ville hier dans votre véhicule et je pense qu'une machine du genre se vendrait très bien. Si vous voulez en fabriquer, nous financerons votre entreprise".

Henry Ford, qui tentait désespérément d'obtenir les capitaux nécessaires pour en faire autant à Detroit aurait probablement bondi en voyant son rival refuser calmement.

"A l'époque j'avais 20 ans et je trouvais que je ne possédais pas l'expérience nécessaire pour me lancer dans l'industrie manufacturière. Je refusai tout net."

L'automobile Foss, fort bien construite et ingénieusement conçue se serait certes bien vendue, d'autant qu'elle était remarquablement en avance pour l'époque.

Contrairement aux autres modèles, le moteur était soudé à la carrosserie et occasionnait fort peu de vibrations. Unicylindrique, il permettait de rouler 50 milles au gallon d'essence.

La transmission était installée directement sur le bâton du volant, innovation que l'industrie de l'auto mit 30 années à reproduire.

"Quand je revois les automobiles de l'époque, je pense que la mienne était la meilleure," dit-il maintenant.

C'est en 1900 que l'inventeur canadien entendit parler d'Henry Ford pour la première fois, à l'occasion d'une exposition à Buffalo, dans l'Etat de New-York; par curiosité, il avait décidé de se rendre jusqu'à Detroit.

"Nous eûmes une très longue conversation et il me fit l'impression d'un homme avec lequel il était fort difficile de s'entendre. Il n'y en avait que pour lui."

"Je regardai sa voiture et ce n'était rien d'autre qu'un assemblage de roues, de carrosserie, avec un moteur à refroidissement par air. Il avait besoin de capitaux et, pour ma part, j'avais déjà \$3,000 en banque, mais je décidai que ma voiture était tellement en avance sur la sienne qu'il valait mieux que je me décide à la faire manufacturer."

Mais ce jeune Canadien fort conservateur n'y arriva jamais. Il vendit sa voiture pour \$75 après l'avoir utilisée pendant quatre ans sans la moindre panne, puis il prit la direction de l'agence de vente de la Crestmobile, un véhicule construit dans le Massachusetts.

Quand, en 1903, cette compagnie fit faillite, M. Foss partit s'installer à Montréal où il travailla comme vendeur chez un des plus importants agents de la métropole.

Plus tard, il s'intéressa à la petite industrie et fit fortune au cours du premier conflit mondial, vendant des pièces aux manufacturiers américains. Au cours des années '20, ce commerce diminua de façon sensible et M. Foss se retrouva avec des réserves considérables qu'il ne pouvait vendre, faute de débouchés.

En 1932, il fut atteint d'une grave maladie qui l'affaiblit considérablement. Il vendit alors sa voiture et n'a jamais conduit depuis.

"Maintenant je ne pourrais plus obtenir de permis et je pense que je n'en voudrais pas quand je vois toute cette circulation. J'aime mieux mourir dans mon lit que sur la rue."

Quand il eût passé le cap des 70 ans, M. Foss acheta le bateau Island Queen au coût de \$10,000; il l'utilisa pendant deux ans sur le lac Saint-Louis pour de brèves excursions.

"Ce n'est que quand il frappa la jetée à Cornwall que nous avons découvert que le capitaine était presque aveugle. Heureusement, l'officier en second était fort compétent," ajoute-t-il.

Maintenant M. Foss vit paisiblement avec sa femme dans un grand bungalow moderne de Châteauguay. Il est l'un des deux seuls Canadiens qui soient membres honoraires du fashionable "Antique Automobile Club of America"; l'autre est le colonel R. S. McLaughlin qui, à 80 ans, est encore président du conseil de direction de la compagnie General Motors du Canada.

M. Foss se souvient que c'est lui qui apprit à conduire au colonel McLaughlin, à qui il avait vendu sa première voiture, une Tanley Steamer, un des modèles favoris de l'inventeur.

Le dieu Auto

N'en déplaise au cheval, c'est l'automobile qui est la plus noble conquête de l'homme. Que ce dernier se soit laissé asservir par elle comme les grenouilles qui demandent un Dieu est une autre histoire.

Un certain automatisme, une seconde nature nous empêchent souvent de le constater, mais il est peu d'objets, peu de gestes et peu d'habitudes que le Dieu Auto n'ait transformés. Même la vision que nous avons des choses a été transformée.

Il a fallu revêtir le monstre mécanique, le sculpter, lui donner une forme. En retour, le monstre a créé la vitesse et de nouveaux spectacles. Il allait même, en évoluant, parasiter l'habitat humain au point de devenir l'unique module.

L'auto comme objet

Au plan des formes, l'automobile elle-même a été un sujet de création. L'esprit inventif s'est exercé de deux manières : faire une auto, ou "faire" sur une auto, hélas ! L'évolution des formes a été dirigée par trois constantes : la fonction, le but et les possibilités techniques. Ce sont surtout ces dernières qu'on n'a jamais pu devancer : paradoxe étonnant, ce sont les "voitures de l'avenir", prototypes des modèles actuels, qui sont déjà les plus désuets de tous les véhicules.

Il y eut le carrosse motorisé. Il y eut la limousine de grand luxe, vaste, confortable et luxueuse. Ces véhicules correspondaient aux besoins d'une classe sociale. C'est la nécessité de transporter des bagages ou de permettre de longs voyages qui a le plus influencé la forme. C'est aussi la présence du moteur à l'avant ou à l'arrière. Et le faux futurisme qui régit actuellement, avec l'étude des motivations psychologiques, l'évolution des formes automobiles, n'est qu'un romantisme sans lendemain. Ce que seront les voitures de demain, nul ne le sait, sinon qu'elles se feront d'elles-mêmes, différentes selon que le moteur sera dessus ou dessous, électrique ou à combustion, qu'elles serviront de mobilettes urbaines ou de "yachts" de croisière. L'avion supersonique est très différent de ce qu'on l'imaginait naguère, et notre auto est peut-être plus près du classique d'hier que de celle de 1970.

Pour beaucoup d'hommes qui "aérodynamisaient" aussi des pipes et des ouvre-boîtes, elle a été un amusement. Mais ses Michel-Ange ont plutôt été les Bugatti, Zagato, Raymond Loewy, le Henry Ford du Model T ou l'équipe de la DS.

Et comme catalyseur

L'auto amusait tout le monde : on s'occupa peu du "reste", avec le résultat qu'elle a gâché un monde qu'elle pouvait transformer.

Le module de la ville ne doit plus être l'être humain et l'espace à l'intérieur duquel il peut évoluer aisément, mais l'auto. Jusqu'ici, l'improvisation a régné. La rue s'est élargie, les distances ont augmenté, le domicile s'est éloigné du travail, le parking a rongé les espaces verts, mais le plan des villes est resté le même.

Pourtant, c'est l'auto qui a créé les feux de circulation, les panneaux de signalisation, les centres d'achat, les drive-in, les motels, qui a fait surgir les garages, la publicité sur route, les autostrades, les raffineries, une grande partie des usines, les grandes concentrations domiciliaires et industrielles, qui provoque la ruée vers la montagne ou la plage, les vacances de trois semaines.

L'introduction du monstre mécanique dans des structures urbaines millénaires et inadéquates ruine les villes, en rend l'habitation désagréable.

Los Angeles, Amsterdam et Dubrovnik ne se ressemblent point (et on comprend pourquoi les autos sont interdites à Dubrovnik). Mais Los Angeles elle-même n'est qu'une variété aberrante de la cité que pendant des millénaires l'être humain a construite autour de lui.

Ce qu'il faut, c'est l'imagination furibonde d'un Corbusier, ou d'un Kenzo Tange prêt à reconstruire complètement Tokyo, ce sont des cités nouvelles, et malléables puisqu'en dix ans l'automobile évolue autant que le cheval en trente millions d'années.

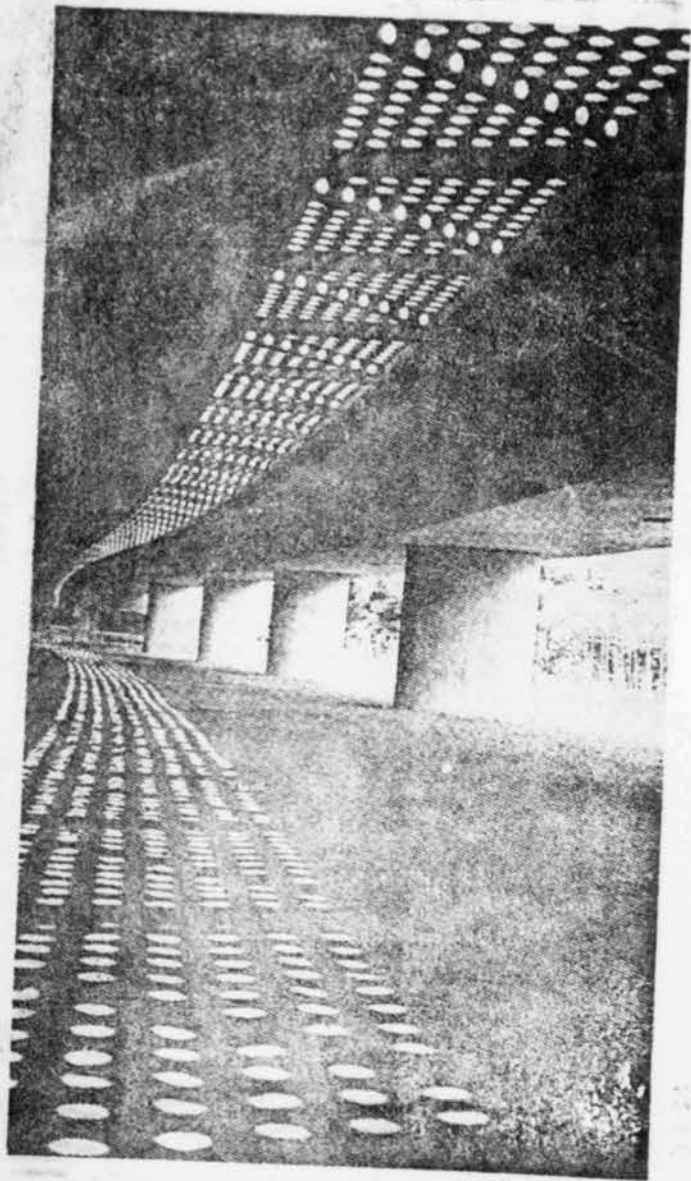
L'importance du numéro "automobile" de Canadian Art est peut-être plus grande encore que celle qu'on voulait lui attribuer. Il reste que ce numéro est remarquablement bien équilibré et illustré.

Les quatre fonctions

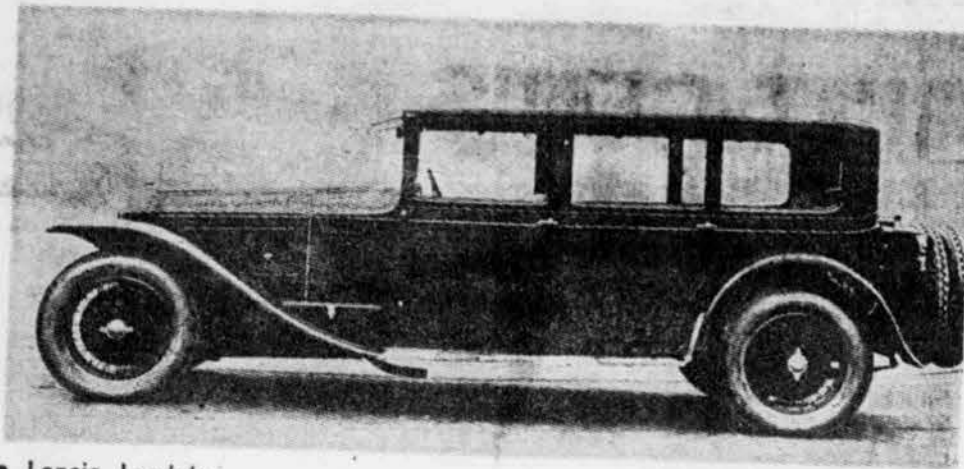
A la suite de l'éditorial de l'architecte Blanche van Ginkel, on y trouvera les sujets suivants : "Design of the automobile", par Serge Chermayeff et Ralph Caplan, "Design by the automobile", par Bernard Myers, "Design with the automobile" (La ville, par Daniel van Ginkel, The Animal World, de Louis Kahn, Le paysage, par Blanche van Ginkel, et La métropole, par Hans Blumenfeld), et "Design for the automobile" (architecture et structures). Les photos de Joël de Visser révèlent également des images quotidiennes, mais que le manque d'attention nous cache.

Les éditeurs de Canadian Art, Alan Jarvis et Paul Arthur ont gagné beaucoup plus que les vingt-quatre heures du Mans...

J. P.



● Autobahn, Cologne.



● Lancia Lambda.



● Lancia Flaminia 1961.

MONTHLY BULLETIN

PUBLISHED BY

THE VINTAGE AUTOMOBILE CLUB
OF MONTREAL, INC.

FOUNDED IN 1956



MONTREAL, QUE.

Vol. 7 No. 4

April, 1962

President - Doug Charter

Vice-president - Don Kelso

Secretary-treasurer - Jack Litchfield

Committee Chairmen

Activities Don Kelso

Competitions Roger Lamontagne

Library Georges Beullac

Membership Bernard Lambert

Museum Hugh Durnford

Publications Hugh Durnford

Authorized as second class mail by the Post Office Department,
Ottawa, and for payment of postage in cash.

THE NEXT MEETING

On Thursday, April 26, club members will get a detailed introduction to our museum project. Our speaker will be Omer S.A. Lavallee, Vice-president of the Canadian Railroad Historical Association. He will give an outline of why the CRHA felt a land transportation museum was necessary, and describe how the need is to be filled so far as rail transportation is concerned. Mr. Lavallee will also show some slides of equipment destined for the museum, and answer any questions.

In addition, Hugh Durnford, chairman of the VACM museum committee, will give a brief outline of our own plans as they stand at the moment for establishment of the motoring museum.

This project is the biggest task ever undertaken by the VACM, and needs the support of every member. Here is a chance to show support, and find out all about the plan. Location of the meeting is the same as for the February movie night - Room 9 of the McGill University School of Architecture. Refreshments will be served by the Bonnets and Dusters, and please.....No Smoking in the projection room.

TIME: 8 p.m.

DATE: April 26

PLACE: McGill School of Architecture

Your page 8

OUR NEW LOOK

We hope you like it. Our new get-up, that is. As the club grows, so does The Bulletin, so we decided it was about time to dress up our front page a little, and redesign our package (that's envelope to you). Naturally, though, for vintage motoring enthusiasts progress always means a step backwards, and so we tried to give ourselves a vintage format - even if it is brand new.

Klaus Bremer, who has been doing other artwork for The Bulletin, is the man responsible for creating our new look. We think he did a grand job, and we hope you do too.

THE MARCH MEETING

Last month the VACM held what must surely have been the biggest and best auction yet. Sixty chairs had been rented but they were not enough for all the members attending. As for receipts, they were equally impressive. Sale of tires and parts netted the club \$103.25. Deducting expenses of \$23.25 still leaves a nice fat \$80 in the kitty. This figure is only exceeded by those of two previous years. In 1960 we earned \$355, though \$300 of that was from sale of the McLaughlin roadster donated by Louis Gravel; and in 1957 we took in \$89.35 but there were no expenses at all then.

We are also happy to report that the Bonnets and Dusters did wonderfully well with their part of the sale, earning \$69.95. Unfortunately this year we don't have the names of all the members who donated items for sale, but surely credit must go to Earle Moore for bringing the most vintage piece. It was a 100-year-old pine baby's high chair, donated to the Bonnets and Dusters' table.

Among those who contributed most to making the auction such a resounding success were Louis Gravel who let us use the Keefer Building premises; Bob James, who battled nobly against strong competition from coffee and doughnuts for bids on the vast stacks of tires and tubes he had collected; our veteran auctioneer Ian Jamieson who did his usual sterling job; Ethel Cooper, who handled the Bonnets and Dusters' sale in fine style (and had the unique advantage of not being open to heckling from Ethel Cooper); all those who brought items for sale, and all those who made purchases.

THE CLUB ALBUM

Doug Charter, our president, has appointed Marg Litchfield to take charge of the club albums, and a new one now being acquired, and keep them up to date. Doug has also appointed Klaus Bremer as club photographer, with primary responsibility to take photos of club events for the album and The Bulletin. However every member can help by sending in photos of cars and people for use in the album. We hope many will do so.

MONTHLY BULLETIN, published by the Vintage Automobile Club of Montreal Inc., P. O. Box 340, Station "H", Montreal, Quebec. Address all correspondence to the editor at the above address. Opinions expressed are not necessarily those of the editor or the VACM.

STAFF: Editor, Hugh Durnford; Typist, Marg Litchfield; Artist, Klaus Bremer; Printer, Doug Charter.

COMING EVENTS

Activities Chairman, Don Kelso, reports that the May 27 picnic will be held at the Chambly home of Louis Gravel. There will be lots of grass and shade for relaxing, as well as a parade, games and prizes, but plan to bring your own lunch. The first tour of the season is always specially fun, so plan now to attend.

Another event during the summer to which the VACM has been invited is the Newport Motor Festival, at Newport, R.I., on June 23 and 24. It is hoped to get a group of club members to attend, though this will not be an official club tour. Here are the other events:

- May 27 - Picnic tour to Chambly
- June 17 - Gymkhana
- July 16-19 - London to Brighton Tour with ACCCC
- July 29 - Scavenger Hunt and Navigation Test
- Aug. 22-24 - Classic Car Club of America visits Montreal
- Aug. 25-26 - Joint meet at Stowe with Vermont Auto Enthusiasts
- Sept. 22 - Concours d'Elegance
- October - Fall Foliage Tour, possibly with U.S. club
- November - Film Night

NEW MEMBERS

David W. Casgrain, 565 Victoria avenue, Westmount.

Edward B.K. James, 12 Briarwood avenue, Dollard des Ormeaux.

James Roger Marsden, 18 Rosemount avenue, Westmount.

- 1930 Bugatti 8 model 46
- 1939 Packard 8 opera coupe

Jean l'Heureux, 907 Laurier boulevard, Beloeil

- 1923 Ford touring

Peter Hocker, 935 Bruchesi, Montreal

- 1931 Chevrolet roadster

Paul G. Brossard, 12 Cambrai, Outremont

Don McPhee, Vankleek Hill, Ontario

- 1920 Ford touring
- 1927 Rolls-Royce coupe
- 1930 Ford touring

J. R. MacQuarrie, Pugwash, N.S.

- 1923 Star touring
- 1927 Ford touring
- 1930 Ford coach
- 1936 Ford sedan

Laurier Yvon, 10376 Francis street, Montreal.

Walter Simpson, Hudson Heights, Quebec.

LET'S NOT GET RULED OFF THE ROAD

Our hobby of vintage motoring is unique in that it consists of using machines which, in the hurly-burly of modern living, may generally be considered obsolete - if not downright dangerous. Let's face it, chaps: We are tolerated on the public highways and that is all. We hold up traffic with our leisurely pace; we are potentially very hazardous through the possible fracture of some vital part from metal fatigue; and we must admit that we cannot always stop as fast as we would like.

It behooves us then to behave ourselves on the road, and not antagonize either the public or the police. There are three main fields where every vintage motoring enthusiast should protect himself and his hobby:

A Safe Car. Before putting his car on the road this spring, every member should check it over thoroughly to see that everything is in tip-top working condition. Steering should be tight, brakes should be positive, lights should all work, and tires should be safe. Safety glass, particularly in the windshield, is excellent insurance against possible tragedy. Members will not lose points in judging for changes made to make their cars comply with the Highway Code.

A Safe Driver. The best basic rule is the Golden Rule, but a knowledge of the Highway Code will stand every member in good stead. If a member is holding up traffic, he should pull aside occasionally to let faster cars get by. He should always keep to the right, particularly climbing hills. And as a gesture of responsibility and good citizenship he should always avoid being a litterbug.

Insurance. The sad truth is that accidents do happen, even to the best of us. When they do, there are a lot less worries if a driver is insured. Insurance for vintage and modern cars, at very reasonable rates, is available to members through fellow-member Don Raper and Sentinal Agencies. Look for the ad elsewhere in The Bulletin.



Typical club members prepare for vintage motoring season.

COMPETITIONS ROUNDUP

In the last year or two some confusion has developed among newer members on how competitive events are judged in the VACM, what the car classifications are, and what are the major trophies available.

To clear up the situation, Competitions Committee Chairman, Roger Lamontagne, was asked to check over the club's competitions set-up and revise it where necessary. This has been done, and below The Bulletin is printing the rules as they now apply. (There are two omissions: (1) The method of determining each car's handicap has been omitted to save space, and because it is unchanged from previous years. Interested members can get details from Roger. (2) No decision has yet been reached on a concours judging form.)

1. Classifications

- Class 1 - All pre-1906 and all highwheelers
- Class 2 - All 1906 to 1913 except highwheelers
- Class 3 - All 1914 to 1922
- Class 4 - All 1923 to 1928
- Class 5 - All 1929 to 1935
- Class 6 - All 1936 to 1942

2. Rules for Concours Judging

- a. The ideal against which all cars will be judged is the condition of that car as it left the factory, and equipped only with authentic accessories.
- b. Convertible tops must be raised, in closed car position.
- c. Body style makes no difference in scoring.
- d. If there are less than three cars in any one class, the judges may, at their discretion, move those cars to another class.
- e. To be eligible for a trophy, a car must earn more than 50 per cent of the total possible score.
- f. No points will be deducted for alterations on the car from original equipment which are made to comply with the Quebec Highway Code. Specifically, this applies to twin tail lights, an automatic windshield wiper, and a rear view mirror. But to qualify as acceptable, such alterations must be made as neatly and authentically as possible.

3. Handicap System

To give older cars an equal chance in competitive driving events a handicap will be applied to the final score of each car in any such event. Each car that enters a competitive driving event will be examined by the judges and given its own handicap figure. That figure, in percentage, will be added to the car's final score. For example, a 1910 Ford gets a handicap of 20. If its final score on an event is 140, to this is added 20 per cent of 140, or 28, bringing the total score to 168.

The handicap is based on the basic design of the car, on its VACM classification (in some cases) and on the NACC horsepower of the car's engine.

4. Major Trophies

Durnford Trophy

A permanent sterling silver cup donated by Mr. & Mrs. E.A. Durnford, to be awarded annually to the owner of the best vintage car belonging to a member of the VACM. A silver ash tray, suitably engraved, will also be given to the winner each year for him to keep. Rules for awarding the trophy are:

1. Any car owned by a VACM member which falls in one of the VACM classifications and has attended at least one VACM outdoor event during the season is eligible.
2. Primary judging will be made by the Competitions Committee among the class winners at the annual concours d'elegance. Any member whose car is not at the concours but is eligible to compete may apply to the Competitions Committee on or before Oct. 31, whereupon his car will be judged against the class winners from the concours. The best of all these cars shall be declared the winner. The judges are not necessarily obliged to travel a long distance to judge a car under these circumstances, and may at their discretion require that the car be brought to Montreal for judging.
3. The standard VACM judging form will be used, and all the usual rules for concours judging will apply with the sole exception that the winning car must score at least 75 per cent of the total possible score.
4. To avoid the case of one car winning the trophy year after year to the discouragement of other competitors, a handicap of five per cent for future competitions will be applied to each car which wins the trophy, for each year that it wins. Such a handicap shall apply to the car until it changes ownership, at which time the handicap will be dropped. No member shall be eligible to win the trophy more than three years in a row.

Lord Montagu Trophy

A permanent silver cup donated by Lord and Lady Montagu of Beaulieu, England, to be awarded annually to the owner of the best car built prior to the 1920 model year belonging to a member of the VACM. Rules for awarding the trophy are:

1. To be eligible, a car must attend, and be judged at, the annual concours.
2. Judging will be done by the Competitions Committee among the winners of Classes I and II and the best car in Class III prior to 1920. The best of these cars shall be declared the winner.
3. The standard VACM judging form will be used, and all the usual rules for concours judging will apply with the sole exception that the winning car must score at least 60 per cent of the total possible score.
4. To avoid one car winning the trophy year after year, a handicap of five per cent for future competitions will be applied to each car which wins the trophy, for each year that it wins. Such a handicap shall apply to the car until it changes ownership, at which time

Major Trophies (cont'd)

the handicap will be dropped. No member shall be eligible to win the trophy more than three years in a row.

Performance Trophy

To be awarded annually to the member who, driving his own car or cars on VACM events during the summer season, has the best record of attendance combined with use of the oldest car. Points will be awarded as follows:

1. A basic 25 points will be awarded every owner-driver attending every outdoor meet within a 50-mile radius of Montreal.
2. If a meet involves driving further than 50 miles from Montreal there shall be 50 points awarded every owner-driver attending.
3. If a member lives further than 50 miles from Montreal and attends any meet, he shall be awarded 50 points instead of the normal 25.
4. All points for a meet will be lost if a member's car fails to complete the tour under its own power.
5. At the end of the season the club handicap system will be applied to the score of every car. The winner will be the member with the highest total score.

Achievement Trophy

To be awarded annually to the member who, not being a director of the club, has made the greatest contribution to the club during the year, and done the most to further its interests.

There shall be no formal method of selecting the winner of this trophy. He shall be chosen by the Competitions Committee from among those members eligible, on the basis of their contribution during the year.

CRESTS AND LAPEL PINS

A new supply of the bronze car crests has been received from the foundry. All members who have been patiently waiting and hoping will now have their orders filled. There are also some extra crests available on a first-come, first-served basis for the usual \$5.50.

The initial order of lapel pins has been sold out, but more are being ordered.

CARS MADE IN CANADA

It might well surprise even the keenest vintage automobile enthusiast to know that there were some 75 different makes of car built or planned for production at one time or another in Canada - quite apart from Canadian production of 100 per cent American cars.

The following list has been compiled by T.R. Graham, of 191 Bayfield road, Goderich, Ontario. An earlier, somewhat shorter version of it first appeared in the London Free Press, whence we first learned of Mr. Graham and his efforts.

Made in Montreal

1907 Comet
1910 Gereau
1913 Oxford
1914 Can. Baby Car (cycle car)
1920 Forster
1921 Mercury
1921 Roberts
1921 Royal
1923 Duplex
1923 Lavoie
1923 Parker
1926 Bourassa 6
1928 Wright

Rest of Canada

1910 Acme - Hamilton
1915 Acme - Brockville
1904 Austin - Toronto
1914 Bartlet - Toronto
1920 Bell - Bellville
1924 Brooks - Stratford (steam)
1912 Canada - Galt
1912 Canadian - Toronto
1907 Case - Lethbridge, Alta.
1906 Chatham - Chatham
1910 Clinton - Clinton, Ont.
1898 CMS - unknown
1903 Connor - unknown (steam)
? Crow - Mount Brydges, Ont.
1914 Dart - Toronto (cycle car)
1924 Davis - Kingston
1924 Derby - Saskatoon, Sask.
? Diamond Arrow - Ottawa
1893 Dixon - Toronto (electric)

Rest of Canada (cont'd)

1911 Dominion - Walkerville
1914 Dominion - Coldbrooke, N.S.
1931 Frontenac - Leaside, Ont.
1921 Fulton - Welland
1913 Galt - Galt, Ont. (gas electric)
1922 Glenn - unknown (three cylinder)
1917 Gray-Dort - Chatham
1911 Gay, or Guy - Oshawa
1906 Iroquois - Welland
1903 Ivanhoe - Toronto (electric)
1915 Keeton - Brantford
1910 Kennedy - Preston, Ont.
1901 Leader - Toronto
1921 LeMarne - Toronto
1896 Leroy - Stratford
1922 London - London, Ont.
1915 Maritime - Saint John, N.B.
1903 Maxmobile - Watford
1908 McLaughlin - Oshawa
1913 McKinnon - Toronto
1908 Menard - Windsor (high wheeler)
1897 Neff - Humberstone, Ont. (steam)
1913 Nova Scotia - Kentville, N.S.
1901 Queen - Toronto
1903 Redpath - Kitchener
1911 Republic - London
1914 Royal - Kitchener
1910 Royal Windsor - Windsor
1909 Russell - Toronto
1910 Segar - Welland
1920 Standwell - Amherstburg
1897 Still - Toronto (electric)
1912 Tate - Walkerville (electric)
1913 Tudhope - Orillia (high wheeler)
1922 Vauxall - Toronto
1910 Walker - Walkerville

The year given is the year production is believed to have started. Most of these cars were in production one year only, if at all.

It should be noted, too, that the cars listed were not one-of-a-kind vehicles built by an individual for his personal use. (Two of this type of car which are of particular interest to club members are the first successful Canadian gasoline car built in 1896-7 in Sherbrooke, Que., by VACM honorary member George Foss; and a small runabout built by H.E. Bourassa in 1899 in Montreal itself. The full story on Mr. Foss and his remarkable car first appeared in The Bulletin in November, 1958. The editor is still researching the Bourassa car, which was the first gasoline car built in the city.)

Automotive historians across Canada are working to trace the histories of these Canadian cars, and any help on any of them would be very much appreciated. If any member spots an error or omission, or has any information or pictures on any of the cars listed, the editor would be more than happy to hear about it.

VALVE CLATTER

We were happy to see one of the VACM's more far-flung members, Keith Collins of Ottawa, who drove to Montreal specially to attend the auction. He brought along detailed information on a Lafayette sedan for sale in the capital, more data on which will be found in the classified ads.

VACM member Keith Marvin, of Troy, N.Y., was married Feb. 23 to Mrs. Beverley Hooker Anness in Copake Falls, N.Y. Mrs. Marvin, was the widow of P. R. Anness jr. Peter Helck, artist and illustrator, and Mrs. Priscilla Helck were best man and matron of honor. Keith was the husband of the former Dorothy Joyce Marvin who died last spring. Mr. and Mrs. Marvin have five children - Randy, 9; Dwight, 6; Derick and Billy, both 5, and India, 1.

We apologize for misinforming members that the Rambler Family Album was available free, when it actually costs \$1.50. We had acquired our own copy free by simply asking for it, but that was several months ago which might be the explanation. However American Motors of Canada did consent to donate a copy to the VACM library, all suitably inscribed by their president.

Found: A girl's green sweater and two pairs of children's socks left over after the February sleigh ride - Betty Davidson has them in Como. A pair of sheepskin gloves and a pair of spats left over after the auction - Doug Charter has these.

Gilles Lafond has moved to 2527 Azilda, Montreal 5; and Larry Cann has been posted overseas with the Canadian Army and his address now is SF98657 Signals Cann C.L., Northag Signal Troop, R.C. Signals, Capo 5050, Canadian Armed Forces, Europe.

Actual construction work is well underway in the club library at George Beullac's house, and volunteers will soon be required to help classify all the material which will be going into the library. Full details will be forthcoming soon.

The Vintage Car, publication of the Vintage Car Club of Canada, has asked us to help one of their members in Victoria, B.C., who is trying to get information on his 1928 Whippet sedan. It seems that the member, whose car is said to be in beautiful original condition, wants to know whether the Whippet was built in Canada or in the United States, or half and half. The name of the Canadian branch of Willys-Overland at the time was Willys-Overland Sales Company, Ltd., of Toronto, implying that the cars were sold but not built in Canada. However this car has a body plate mentioning that the body was built by Motor and Coach Limited, of Chatham, Ont. If anybody knows whether Canadian Whippet bodies were installed on chassis imported from the U.S., whether the whole car was built here, or just what the situation is, they are asked to write to Ken Wright, 2259 Central avenue, Victoria, B.C.

In the VACM, as in clubs across the country and in the United States, the Ford Model A is becoming increasingly popular. Here is some news about Model A's in our club: Bob James is doing an engine job on his 1928 roadster. Johnny Farr has completed an engine rebuild on his 1930 coupe, and is proceeding with body work and a paint job; a re-upholstery job is also being considered. Klaus Bremer is putting the finishing touches on the beautiful lacquer paint job he did himself on his 1929 coach. Harold Young's 1931 roadster is undergoing a restoration and should be on the road soon. William Kydd's 1931 roadster is being put back into shape after being whopped from the rear by a modern car last fall.

We would like to offer belated congratulations to Jack Dance for the fine sign he made to be hung outside a room where club meetings are taking place.

From World of Books

V I N T A G E S P O R T S C A R S

in full color

Alfa Romeo 1750 Bentley 3-litre Bugatti Type 43
Frazer-Nash Mercedes Benz SSKL Stutz Bearcat

FOLIO OF SIX - \$5.00

Lithographs by Hans Larrson on 200G Offset carton
ABC Press - Stockholm, Sweden

World of Books
1481 Bleury street
VI 9-3644

Congratulations to Raymond Hurtubise, who recently opened a branch of P. Demers & Fils in Ste. Therese. We hear that the Montreal store has a large supply of surplus six-volt equipment and parts for sale at cut prices up to 50 per cent.

King Holder reports that John Tjaarda, 65, designer of the Lincoln Zephyr, died March 20 near Placerville, Calif. Mr. Tjaarda, a native of Holland, came to Los Angeles in 1923. He called the Zephyr his "dream car".

In the last few months, Canadian Track and Traffic magazine has run elegant pictures of two Canadian-made cars, a Russell and a Brooks steamer. The April issue contains a view of the Montreal-made Wright Flexible Axle car. (See page eight.)

The grapevine reports that Raymond Legault has bought a 1929 Oldsmobile sedan. We will look forward to seeing this car at the May picnic.

CLASSIFIED ADS

For Sale

1920 Ford touring, \$600. Prefer not to sell, though, until this well-running T has been replaced by the older car I am looking for. Don Kelso, 120 Garden Crescent, Dorval. ME 1-3683.

1938 Nash Lafayette, Solidall round, runs well. Two tires have under 1,000 miles, two are good, spare fair. Many spare parts, new brake linings. Very reasonable. Lead submitted by Keith Collins, 115 Buell street, Ottawa 3, Ont.

1929 Durant sedan. Lead submitted by Roger Lamontagne, 10600 Verville street, 331-2878.

1929 Chevrolet roadster with disc wheels and one side-mount. Good condition. Lead submitted by Donald Meagher, WE 5-4607 (day) or WE 5-1336 (night).

Wanted

Tail light for 1919 Dodge Brothers touring. Tyson Davidson, Main road, Como, Quebec.

1929 or 1930 open Packard. Fred Browning, 555 Sanford avenue, St. Lambert. OR 1-2415.

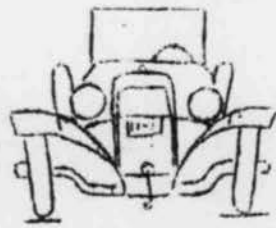
Repair manual for Jordan Standard Line 80 sedan, 1929-30, and any information on the car would be appreciated. Peter Drouin, 542 Devonshire road, Greenfield Park, OR 1-3641.

1913-14 Ford black and brass square side and tail lamps. Buy or trade. Jean-Pierre Lefebvre. 7651 Henri Julien street, Montreal 10. CR 4-6202.

1910 open tappet block for Ford Model T. Jim Stait, Box 141, Neepawa, Manitoba.

Trade

Would trade for a Model A Ford roadster or cabriolet, in good condition, a 1914 Model T (now being restored) or an unrestored 1915 Ford. Jean-Pierre Lefebvre, 7651 Henri Julien street, Montreal. CR 4-6202.



Sentinel Agencies Limited

458 M^cGILL STR.
SUITE 702

Chartered
Insurance Brokers

SERVING THE NEEDS OF VINTAGE CAR
OWNERS

FOR INFORMATION RELATED TO AUTOMOBILE
AND OTHER GENERAL INSURANCE COVERAGE



861-5737

Donald L. Raper Brian Fleckmann

RE-9-0514 RES. PHONES RE-8-5584

**CE DOSSIER CONTIENT
PLUSIEURS DOCUMENTS
ILLISIBLES**

auto
histoire
mytl -
villes autos -

50 Highway Veterans In City on Club Rally

By LEO RYAN

Ever met a car which after being "tubbed, rubbed and scrubbed" refused to be touched?

There are 50 such vehicles in Montreal today and tomorrow from the Classic Car Club of America. They are on the last lap of an annual caravan.

The big, expensive and well-groomed automobiles were built between 1925 and 1942. Body styles, several handcrafted to special order, range from racy roadsters to elegant phaetons and limousines.

Local buffs can feast their eyes on such classic car marques as Pierce-Arrow, Rolls Royce, Packard, Hispano-Suiza, Cord, Auburn, and the fabulous Duesenberg.

But enthusiastic onlookers beware of a notice on many of the gleaming vehicles which says: "I've been tubbed, rubbed and scrubbed. So please don't touch me."

The owners have literally done what the notice says and they take their hobby even more seriously than the housewife who has just finished scrubbing and waxing a floor.

Most of the cars are from the United States. Next to the visiting group is the Vintage Automobile Club of Montreal.

The caravan, based at the Holiday Inn and Skyline Motel on Cote de Liesse road, was honored at noon today with a civic reception presided by

Mayer Jean Drapeau at the Helene de Champlain Restaurant on St. Helen's Island. It marked the halfway point in a tour of the city.

The cars will leave St. Helen's Island at 2:30 p.m. and will take a route towards Westmount and Cote St. Luc. They will pass over Champlain Bridge, up Atwater to Western, along Western to Metcalfe, and up Metcalfe to Cote St. Antoine road, then to Westmount lookout and down to Cote St. Luc where they will take Decarie boulevard back to Cote de Liesse road.

Tomorrow at 8 p.m. in the Mount Royal Hotel, the 1962 caravan will officially wind up the Montreal visit with a banquet.

Qu'est-ce que
Sécheresse



le carnet

DE RAYMOND GUÉRIN

PRUDENCE !

Automobilistes, attention aux phares à l'avant de vos véhicules, et aux feux rouges à l'arrière ! Veillez à ce qu'ils soient en bon état !

Car la police de Montréal vient d'entreprendre une campagne de vigilance à ce sujet — avec ordre de distribuer des "billets doux", si nécessaire.

C'est le directeur J.-Adrien Robert qui a lui-même ordonné à tous les agents de la métropole d'avoir l'œil ouvert (et le bon !) pour dépister toute automobile dont l'un des feux — avant ou arrière — ne fonctionnerait pas.

Mercredi, en effet, dans l'ordre du jour habituel distribué aux 3.000 policiers de la ville, le chef Robert leur donnait les instructions suivantes :

"Devant l'évidence d'une négligence de la part d'un automobiliste, vous devez lui remettre un billet de contrevention.

"Toutefois, vous ne donnerez qu'un avertissement au propriétaire d'un véhicule qui pouvait ignorer que l'un des feux était défectueux."

Ces directives du directeur de la police ne sont qu'un moyen, entre tant d'autres, pour tenter de diminuer le nombre d'accidents dans les rues de la métropole.



Off. Automobile
Historique

'Une voiture vraiment canadienne?'

HAMILTON (PC-UPI-PA) — L'établissement d'une véritable industrie manufacturière d'automobiles au Canada, fait longtemps rêvé par les manufacturiers canadiens d'autos, est en voie de devenir une réalité par suite de la décision de la compagnie Studebaker de cesser la construction d'automobiles à son usine de South Bend, dans l'Indiana, et de poursuivre la production de voitures dans son usine canadienne de Hamilton, en Ontario.

En annonçant la nouvelle, le président de Studebaker, M. Byers Burlingame, a déclaré que l'usine de South Bend ne rapportait plus de profits depuis quelques années à cause du déclin de la production.

Il a ajouté que les besoins américains et mondiaux en nouvelles voitures Studebaker, de même que l'entretien, les pièces de rechange et les accessoires nécessaires au million de véhicules Studebaker en circulation, continueront d'être four-

nis à partir des usines de Hamilton pour les voitures elles-mêmes et des installations tant américaines que canadiennes pour les accessoires.

Enquête américaine

Entretemps, le ministère américain du Commerce a commencé hier une enquête au sujet de la décision de cette compagnie de poursuivre la production d'automobiles au Canada seulement.

Un porte-parole du ministère a dit que le but de cette enquête est de déterminer si la cause de la fermeture de l'usine de South Bend est la baisse des ventes aux Etats-Unis ou bien le programme d'encouragement à l'industrie automobile conçu par le gouvernement canadien au moyen de remises douanières. Il a toutefois émis l'opinion personnelle que la cause de cette décision était le chiffre d'affaires déficient de la compagnie.

On sait que la décision canadienne a été fortement critiquée par le secrétaire améri-

cain au Commerce, M. Luther Hodges, qui a déclaré que le plan canadien d'encouragement à l'industrie automobile ne peut entraîner que du chômage dans les centres de production automobile des Etats-Unis.

Réaction à Wall Street

Peu après que M. Burlingame eut annoncé son importante décision, les parts de Studebaker ont pris la vedette hier, à Wall Street, qui présentait une allure irrégulière avec une tendance à la baisse au milieu d'une activité modérée.

La nouvelle a suscité un fort courant d'intérêt. A la fermeture, ce stock accusait une hausse de 3% à 7% sur un déplacement de 296,000 actions, devenant ainsi le stock le plus en demande.

La décision de Studebaker aurait aussi contribué à la hausse de la majorité des automoteurs. Chrysler a gagné un point cependant que General Motors et American Motors accusaient des gains fractionnaires. Ford a pour sa part perdu 3%.

Automobile - itablisment -
Studebaker

Studebaker Shuts American Plant Moves All Car Output To Hamilton

Studebaker Corporation, in a precedent-setting move, is going to concentrate all automobile production in its Hamilton, Ont., plant. The automobile production facilities at South Bend, Ind., already shut-down, will remain closed.

Studebaker traded actively on reports of the pending shift, closing $\frac{3}{4}$ higher on the day.

The decision was taken as losses in the South Bend operations continued to mount despite efforts to increase sales and cut back costs.

The effect of the shift in automobile production to Hamilton should permit, according to Byers A. Burlingame, Studebaker president, "continuance of Studebaker's automotive activities on a profitable, although more restricted, basis."

"The Canadian operation has always been a money maker for the corporation", he said. "In addition to supplying the Canadian market, it has been used for many years as an important base for Studebaker's export business."

Mr. Burlingame said operation at the main plant in South Bend had been unprofitable for some years because of declining volume.

He said that it was hoped

that with the drastic cost and expense reduction measures recently introduced and continuing, some portions of the South Bend plant could be maintained in operation.

He said Studebaker "regrets the necessity of curtailing

Financial News Pages 14-18

South Bend operations but the economics of the situation permit no other course."

Mr. Burlingame said the curtailment of South Bend activities and the change to Canada would involve very substantial initial losses to Studebaker.

He said, however, that he felt these losses were manageable.

He declined to give any estimate of the amount of losses, saying that they would have to be determined in the future at which time Studebaker's stock-

holders and public would be notified.

Studebaker's Canadian car plant was built in 1941 for war production and bought by Studebaker in 1946. It covers $7\frac{1}{2}$ acres, contains 350,000 square feet of manufacturing space and has 700 workers.

More than 130,000 cars have been turned out at the plant since it went into production in 1948.

Studebaker had its most profitable year in recent history in 1959 when net income was nearly \$29 million.

The company had introduced its Lark compact car in late 1958. While Studebaker stayed in the black in 1960, 1961 and 1962, its auto division was losing money.

In the first nine months this year the corporate net loss was \$9,832,135 against a loss of \$4,487,791 a year before.

Since Mr. Burlingame took

over he has been making desperate attempts to pare the automotive division's overhead to the point where its breakeven could be lowered from the present 120,000 cars a year to the current sales level which will be about 65,000 cars this year.

The Studebaker officials apparently believe that since the Studebaker Canadian operation makes a profit on volume of about 8,000 cars a year, they can step up output to 30,000 or 40,000 a year, ship the bulk of those cars to the U.S., and turn a profit.

"I think that we have arrived at a realistic practical program to keep Studebaker very much in the automobile business," Mr. Burlingame said.

"This is realistic because we have the opportunity to bring our very fine product to the buying public on a profitable basis even though our volume has declined from past year."

Gordon Grundy, president of all Studebaker Canadian automotive operations, had been placed in overall charge of all Studebaker's future automotive activities.

Automobile
establishments
Studebaker

Shutdown in U.S.

Studebaker Moves Car Operations to Canada

Dow Jones

DETROIT, Dec. 10—Studebaker Corp. is ending permanently production of cars in the U.S.

It is closing its plant in South Bend, Ind., where it has been building cars for 50 years.

Some 6,000 employees, including 5,000 hourly workers, will lose their jobs.

But in a desperate attempt to keep selling cars in this country, Studebaker is moving its auto operations to Canada where it already has a plant, and will try to sell Canadian-built cars in the U.S.

Whether the plan will work is unknown—no one has ever tried it before.

The ending of the U.S. car building business will remove the money-losing operation of Studebaker Corp., which has diversified to some extent in recent years.

In addition to its U.S. auto business Studebaker has the Franklin appliance division which makes private brand refrigerators, freezers, laundry and kitchen appliances and has about 2,200 employees at eight plants; Clarke Floor Machine Co., with about 200 workers at two plants; and Schaefer Division which makes commercial refrigeration equipment and has 350 employees.

Studebaker owns a supplemental air carrier Trans International Airlines; a major-

ity interest in an Italian appliance maker named Domo-watt; a maker of small farm implements Gravely Tractor with 700 employees; a maker of generators; and C.T.L. its division making some defence and space equipment.

Studebaker has several divisions related to the automobile business. These include its chemical compounds division which makes a car motor oil additive; Paxton Products, which makes superchargers; and Mercedes-Benz Sales Inc., which sells the German-made Mercedes cars in the U.S.

Drag On Profits

Studebaker officials have said that all divisions but the automobile division were profitable in 1962. These divisions accounted for an estimated \$172 million in sales or 47 p.c. of the company's total sales of \$365 million.

This year the sales of these divisions have climbed. Studebaker's total sales in the first nine months were \$303 million against \$251 million a year before. But output at its auto division fell 8 p.c. in the period from a year before.

The company restyled its 1964 models in an attempt to spur flagging sales but sales did not pick up.

Last month Sherwood Egbert, Studebaker president, was forced out after policy disputes with the board. Byers Burlingame, a financial officer, was named president

and chief executive.

Mr. Burlingame said then that the auto division would cut its production and costs to lower its break-even point.

Studebaker had been selling cars at a rate of under 70,000 a year in the 1963 model year.

The Canadian car plant in Hamilton was built in 1941 for war production and bought by Studebaker in 1946. It covers 7½ acres and contains 350,000 square feet of manufacturing space and has 700 workers. More than 130,000 cars have been turned out at the plant since it went into production in 1948.

Studebaker had its most profitable year in recent history in 1959 when net income was nearly \$29 million.

The company had introduced its Lark compact car in late 1958. While Studebaker stayed in the black in 1960, 1961 and 1962, its auto division was losing money.

In the first nine months this year the corporate net loss was \$9,832,135 against a loss of \$4,487,791 a year before.

Desperate Effort

Since Mr. Burlingame took over, he has been making desperate attempts to pare the automotive division's overhead to the point where its break-even could be lowered from the present 120,000 cars a year to the current sales level which would have been about 65,000 cars this year.

But apparently he and other officials decided there was no hope of this.

The Studebaker officials apparently believe that since the Studebaker Canadian operation makes a profit on volume of about 8,000 cars a year, they can step up output to 30,000 or 40,000 a year, ship the bulk of those cars to

the U.S. and turn a profit.

The cars going into the U.S. from Canada will face an 8% tariff.

This means Studebaker's costs in Canada will have to be enough below its costs in the U.S. to compensate for the tariff.

To the extent that Studebaker of Canada is able to make cars in Canada and export them to the U.S., it would be free of Canadian tariff duty on parts imported from the U.S. for assembly in Canada.

A tariff rebate is given to Canadian auto firms on their imports to the extent they increase their exports over the level of the 12 months ended Oct. 31, 1962. One dollar of exports of Canadian content earns the remission of duties on one dollar of imports.

Remission of this duty if Studebaker of Canada successfully sold cars in the U.S. would drop Canadian costs by the extent of the duty not only for exported cars but also on cars built for domestic sale.

Studebaker had budgeted about \$5 million to advertise its cars in the U.S. this model year.

Plans for the transfer to Canada apparently have not yet been discussed with either the Ontario or Federal Governments.

Trade Minister Sharp said the plan was "news to me." He expected the Canadian company would qualify for the tariff rebate on imported parts to the extent it increased its exports.

Gordon Grundy, president of Studebaker Canada, has been placed in overall charge of all Studebaker's future automotive activities.

auto-établissements
Studebaker

LA STUDEBAKER FERA FORTUNE AU CANADA

New York (UPI) — Le président de la corporation Studebaker, M. Randolph Guthrie, a déclaré, hier, que la firme fondait son espoir de demeurer en affaires sur le coût d'opération moins élevé de son usine canadienne. Il a précisé que Studebaker pourrait produire indéfiniment au Canada des automobiles pour le marché américain et que l'opération serait rentable.

M. Guthrie, qui donnait une conférence de presse à New York, a fait savoir que la production et l'assemblage cesseraient dans quinze jours à l'usine de South Bend, en Indiana, mais que la compagnie continuerait de fabriquer ses moteurs dans cette usine. Dans l'état actuel des choses, la firme est "saignée à blanc" à South Bend et y a déjà perdu \$40 millions.

Studebaker va transférer son quartier général à Hamilton, Ontario, et y produira les modèles Lark. La voiture de sport Avanti, de même que la série des Hawks, est abandonnée.

Le président de la corporation a fait remarquer qu'en dépit du fait que les automobiles américaines se vendent à des prix légèrement plus élevés au Canada, Studebaker vendrait les automobiles fabriquées à Hamilton aux prix américains courants, malgré la taxe d'importation de 6½ pour cent : il a précisé que les moteurs étant construits à South Bend, une grande partie des frais de douane sera éliminée. De plus, les salaires seront de 10 pour cent moins élevés à Hamilton et la compagnie bénéficiera aussi de la dévaluation de 8 pour cent du dollar canadien.

Auto-établissement
Studebaker

La prochaine le sera en Ontario

La dernière Studebaker fabriquée à South Bend

South Bend, Indiana — (UPI) — Tout est fini à l'usine de la Studebaker Corporation. Les ouvriers viennent de commencer l'opération-fermeture. Vendredi, la dernière auto de cette marque américaine, décorée de paillettes et de cliquants aux couleurs voyantes, est sortie de l'usine d'assemblage sous les yeux remplis de larmes de milliers d'employés.

C'était la fin d'une initiative américaine qui remonte à 111 ans. Quelques-uns crièrent "Joyeux Noël", mais pour les 6,000 ouvriers qui sont mis à pied, le Noël ne sera pas très gai!

Après plus d'un siècle d'opérations à South Bend, Studebaker ferme ses portes. Et malgré un froid de zéro, avec plus d'un pied de neige sur le sol gelé, les citoyens de South Bend ont envahi tout de même les magasins pour leurs emplettes de Noël. Depuis des générations, ils vivaient grâce à la Studebaker. On sait que

la compagnie a décidé de fabriquer dorénavant toutes ses voitures au Canada.

Le "United Community Service" de South Bend a été nommé vendredi pour s'occuper du bien-être des 6,000 employés de la compagnie et tenter de leur trouver du travail ailleurs. La disparition de cette usine causera un grand trou dans l'économie de South Bend. En effet, les salaires hebdomadaires de la compagnie dépassaient le demi-million de dollars.

Les autorités de la compagnie ont décidé de fermer leur usine de South Bend et d'orienter toute leur production à l'usine canadienne de Hamilton, en Ontario, après avoir enregistré depuis 1959 un déficit global de 40 millions de dollars.

Au Canada, selon les mots du président du conseil, M. Randolph Guthrie, Studebaker "est fort payant".



1600 Un chariot à voile créé par Simon Stevin, de Hollande.



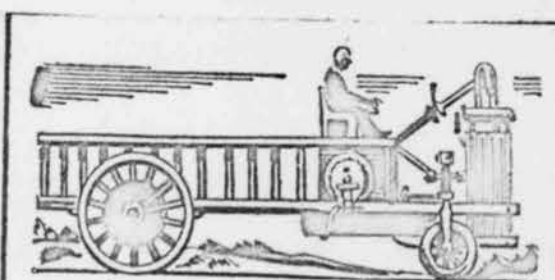
1769 Un véhicule-automobile primitif, construit par Nicolas Cugnot, de France.



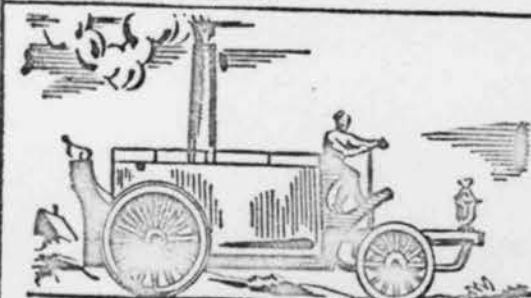
1801 La première voiture à vapeur, construite par Richard Trevithick, d'Angleterre.



1804 Le premier véhicule-automobile américain, construit par Olivier Evans.



1827 Le premier différentiel, inventé par Onésiphore Pecqueur, de France.



1832 Le premier système de transmission à trois vitesses, inventé par W. H. James, d'Angleterre.



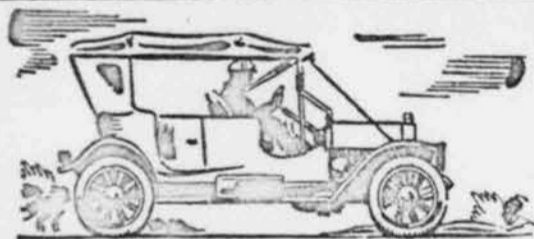
1886 L'une des premières automobiles, avec moteur à essence, inventée par l'Allemand Daimler.



1893 Une automobile à trois roues, construite par Charles Duryea, d'Illinois.



1902 Le premier modèle produit en série — ligne incurvée.



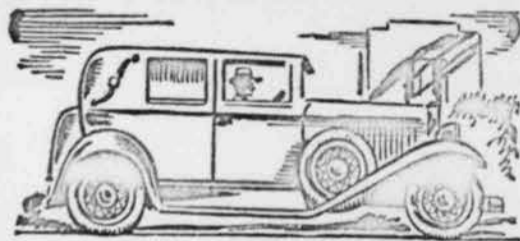
1911 Pour la première fois, on utilise le démarreur électrique.



1923 On utilise, dans la production en série, le vernis-laque.



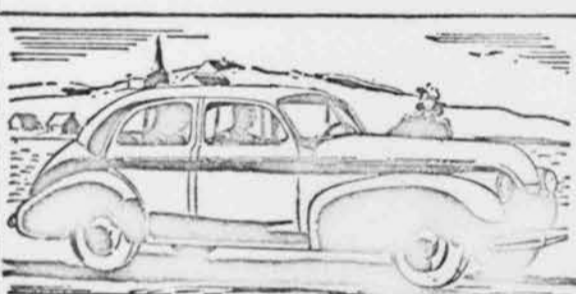
1924 Les voitures sont maintenant munies de freins sur quatre roues.



1928 La prise d'engrenage synchronisée permet maintenant le changement de vitesse sans choc.



1935 Le toit renforcé fait son apparition.



1940 L'industrie automobile intègre désormais les phares au capot de l'auto. La transmission devient automatique.



1950 La carrosserie est entièrement renouvelée; une plus grande surface vitrée, donnant plus de visibilité, caractérise la ligne moderne.

Nouvelles perspectives pour le marché de l'auto au Québec: Datsun et Alfa Romeo

par Michel VAN SCHENDEL

La décision de la General Motor Corporation d'installer une usine de fabrication et de montage à Ste-Thérèse n'est que le point de départ d'une course au marché québécois qui est en passe d'intéresser même des producteurs étrangers encore peu connus au Canada.

C'est ainsi que les fabricants de la voiture japonaise Datsun songent à construire une usine de montage au Québec. De même il apparaît que la compagnie italienne Alfa Romeo serait susceptible d'envisager sérieusement les possibilités d'une implantation dans la province.

Dans les deux cas, il s'agit de marques d'autos fort réputées dans le monde mais pratiquement ignorées du consommateur québécois. Cette dernière circonstance n'a pas empêché les deux compagnies de faire des démarches, depuis déjà plusieurs mois, pour s'installer sur le marché canadien.

Une visite des Japonais à la fin du mois de mai

De la bouche du représentant montréalais de la compagnie japonaise Nissan Motor Corporation, nous apprenons que le vice-président de cette société doit venir à la fin du mois, dans la métropole, pour suivre des études qui ont commencé l'année dernière, à l'occasion d'un voyage au Canada. Ces études ont donné lieu à un nouveau voyage des Japonais à Montréal il y a environ cinq à six semaines. Toutes ces démarches visent à développer le marché de la "Datsun" et, en particulier, à construire une usine de montage.

La Datsun est une voiture économique, du type de celles que les producteurs européens ont répandues sur le marché québécois depuis 1956. Elle comprend différents modèles dont les prix de vente varient entre \$1,895 et \$3,495.

Au Québec, ce n'est pas une marque connue. Pour leur part, les représentants officiels du

Japon ne sont pas au courant des démarches effectuées par la Nissan Motor Corporation (ce qui n'est pas anormal, étant donné que les administrations consulaires n'ont pas en principe à intervenir dans les transactions commerciales menées par des citoyens de leur pays avec des citoyens canadiens).

Certains observateurs sont tentés de croire que les tentatives de la compagnie japonaise ne sont pas promises à un succès facile. Le marché de la petite voiture étrangère, disent-ils, est déjà accaparé par les marques anglaise, allemande et française. La Datsun aurait fort à faire, en un moment où, par surcroît, les perspectives de ce marché se restreignent sérieusement.

Tout autre est le point de vue du représentant de la Nissan Motor Corporation.

Selon lui, le fait que les Québécois ne connaissent pas la Datsun n'est pas un obstacle majeur. Cette marque s'est déjà imposée dans 80 pays, par suite d'efforts com-

merciaux intenses. Les Etats de la Nouvelle-Angleterre importent, à l'heure actuelle, 850 Datsun par mois. En outre, la Nissan Motor Corporation vient de s'implanter au Mexique où, l'année dernière, elle a installé une usine de montage. D'ailleurs, en dehors du Japon où se trouvent les ateliers de fabrication la compagnie possède ou exploite en co-propriété dix usines d'assemblage.

Usine de montage moyen de pénétration

Les mêmes méthodes de pénétration peuvent être utilisées au Québec. A l'heure actuelle, il semble que le meilleur moyen d'y parvenir soit d'installer une usine de montage, de façon à faciliter l'organisation du service d'entretien (indispensable à la réputation d'une marque) et à développer parallèlement un service efficace de vente.

Le fait est, par exemple, que la Volvo suédoise était médio-

crement connue des consommateurs canadiens avant l'installation d'une usine d'assemblage en Nouvelle-Ecosse.

Pour le représentant montréalais de la Nissan Motor Corporation et, semble-t-il, pour les dirigeants nippons de cette société, le Québec est présentement la région la mieux placée du Canada, peut-être même de l'Amérique du Nord, pour recevoir une usine d'assemblage Datsun.

Les atouts du Québec

Cela est vrai pour des raisons géographiques. Si l'on veut couvrir le marché de l'est du Canada, il vaut mieux s'installer au Québec qui permet de desservir également l'Ontario et les Maritimes.

Cela est vrai également pour des raisons commerciales. Le Québec et l'Ontario, qui groupent les deux tiers de la population canadienne, forment également le plus gros débouché. Mais, tandis que le marché

① Professeur de l'Université
Alfa Romeo - Québec

ontarien est parvenu à un point de saturation, le Québec au contraire ne cesse, depuis quatre ans, de prendre des pourcentages croissants de l'augmentation des ventes de voitures au Canada.

Cela, l'étude récemment publiée par le ministère québécois de l'Industrie et du Commerce l'a fort bien démontré. De 1959 à 1962, la part du Québec dans le marché canadien est passée de 21,6% à 26,5%. Durant la même période, celle de l'Ontario est tombée de 42,9% à 40,4%.

La Datsun étant une voiture économique, il faut également examiner la situation du marché de la petite voiture au Québec et en Ontario. L'auto européenne étant le type le mieux connu de la voiture économique, c'est de sa position commerciale qu'il faut partir pour procéder à un tel examen. Or, les baisses subies sur le marché québécois entre 1959 et 1962 sont de beaucoup moins sensibles qu'elles ne l'ont été en Ontario. Au Québec, la part prise par la voiture européenne est tombée de 26,6% à 18,5%. En Ontario, les pourcentages ont été respectivement de 25,8% et 12,7%.

Il semble d'ailleurs que, à l'heure actuelle, le Québec soit à peu près la seule région de toute la partie orientale du continent nord-américain qui soit promise à des développements importants. L'Ontario est arrivé à un point de saturation, du fait qu'on y trouve une voiture pour un habitant et demi en moyenne. (Au Québec, la moyenne est de trois habitants pour une voiture). Quant aux Etats de la Nouvelle-Angleterre, des chiffres publiés pour les années 1960 et 1961 indiquent une baisse générale de la vente des autos neuves.

Si une compagnie étrangère, comme la Nissan Motor Corporation, veut installer une usine d'assemblage quelque part en Amérique du Nord, c'est donc très logiquement au Québec qu'elle est obligée de donner la préférence.

Alfa Romeo, voiture de luxe

Le cas de la voiture italienne "Alfa Romeo" est assez différent. Il s'agit d'une voiture de luxe, qui coûte relativement cher. Jusqu'à présent, elle s'est très peu répandue sur le marché canadien, et cela pour deux raisons.

D'une part, aucune des marques italiennes, y compris "Fiat", n'a bénéficié de la même vague de popularité que la voiture française qui a profité d'un préjugé favorable.

D'autre part, jusqu'à une époque toute récente, il n'existait qu'une seule usine de fabrication Alfa Romeo. Celle-ci ne produisait qu'au rythme des commandes individuelles, imposant des délais de livraison qui atteignaient parfois six mois. Voiture de qualité, l'Alfa Romeo est également une voiture rare. Elle est simplement moins rare en Europe qu'au Canada.

Cela n'a pas empêché des représentants de cette société

italienne d'effectuer, l'année dernière un voyage au Canada. A cette époque, ils allèrent en Ontario. Ils prirent contact sur place avec une usine de construction mécanique, après de premiers échanges avec le ministère ontarien de l'Economie et du Développement.

L'objectif de la mission était, soit d'examiner les possibilités de développement des ventes, soit d'étudier une formule de collaboration avec une industrie locale pour partager avec elle les frais d'installation de chaînes de montage.

Si l'usine d'assemblage avait été la solution retenue, l'Alfa Romeo n'aurait pas pu en effet en assumer seule les risques, car les possibilités de production et de vente étaient trop restreintes.

Il semble que les dirigeants de la société italienne nient par la suite abandonné l'idée de s'installer au Canada. Ils ont jugé la concurrence trop vive, les constructeurs italiens estimant de façon générale qu'ils ne pourraient jamais conquérir une part suffisante du marché canadien.

Mais la décision fracassante de la General Motor remet beaucoup de choses en question même pour des producteurs très éloignés qui ne s'intéressent pas au même secteur du marché que la puissante compagnie américaine. Surtout peut-être pour ceux-là. Il apparaît, en tout cas, que la société italienne est aujourd'hui susceptible de reconsidérer le problème, cette fois en faveur du Québec.

Ce que la GM a fait, c'est qu'elle a prouvé avec éclat que le Québec est par lui-même un marché rentable, très rentable même. Cela est vrai pour la voiture de marque américaine, mais cela est vrai aussi pour la voiture importée.

La décision de la GM signifie aussi qu'il faut accorder une attention toute particulière au développement des marchés régionaux. Il s'agit d'un véritable renversement de la vapeur dont les constructeurs européens peuvent tirer profit. Car, en Amérique du Nord, l'industrie tant américaine qu'europpéenne n'accordait d'importance qu'au marché continental.

Sous l'angle d'un marché continental, les chances des constructeurs italiens étaient très minces. Elles le sont infiniment moins sous l'angle d'un marché régional, surtout pour les fabricants de voitures de luxe.

Vers 1938, au moment de la plus forte expansion des ventes de voitures européennes au Canada, les producteurs italiens examinaient le marché. Ils virent le choix entre deux solutions. Ils pouvaient faire comme les Allemands de Volkswagen, installer un solide réseau de vente et d'entretien à travers le territoire. Cela demandait de gros investissements et, de toute façon, les Allemands conserveraient l'avantage. Les Italiens pouvaient également assembler leurs voitures sur place. Mais ils se dirent que, lorsque les grandes chaînes

américaines se mettraient à produire elles aussi de petites voitures (les "compactes"), les chances des autres producteurs diminueraient. C'est effectivement ce qui s'est passé et les statistiques l'attestent avec constance depuis 1961.

Cela peut n'être plus tout à fait vrai aujourd'hui. Cela n'est pas vrai, de toute façon, pour l'Alfa Romeo. Comme c'est une voiture de luxe, elle bénéficie d'une demande constante. Quelles que soient les variations du marché, un produit qui réunit les deux qualités commerciales d'être prestigieux et étranger est toujours demandé. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle on a envisagé la création d'une usine de montage quelque part au Canada.

De plus, les producteurs de l'Alfa Romeo disposent aujourd'hui de deux usines de fabrication. Ils sont en mesure de développer leur production, de répondre plus efficacement aux besoins, d'abaisser leurs prix. Ils sont en outre obligés de chercher de nouveaux débouchés à l'étranger.

Les mesures prises en Italie pour lutter contre l'inflation et réduire le déficit de la balance des paiements étrangers ont fortement comprimé le marché intérieur (qui avait augmenté de 40% l'an dernier, dans le domaine de l'automobile).

L'Alfa Romeo, pour toutes ces raisons, est obligée de chercher ailleurs l'accroissement de ses ventes. Elle y est d'autant plus obligée qu'elle fait partie d'un groupe industriel d'Etat, l'Institut de la reconstruction industrielle (IRI) qui a, plus que tout autre groupe, intérêt à favoriser le redressement de l'économie italienne.

En Amérique du Nord, encore une fois, le seul marché à partir duquel il est possible d'étendre les ventes est le marché québécois.

Director Establishments
- White of Canada -

White Plans To Expand Canadian Production

It All Began With Sewing Machine

From a manufacturer of sewing machines, skates, phonographs and lathes to one of the world's leading producers of heavy-duty trucks — that's the story of the White Motor Company, a success story that closely parallels the phenomenal growth of the automobile industry on this continent.

The story starts in 1876, with the White sewing machine. The year 1900 saw the first White Steamer produced — and dramatic success followed overnight. White became the unquestioned leader in steam locomotion and upheld its reputation over the years to follow in speed races, hill-climbing contests and reliability runs, all calculated to help convince a sceptical world that the horseless carriage was here to stay.

In 1910, White's engineers recognized that the days of the steamer were numbered and that the gasoline engine was basically superior. The changeover was made without hesitation and the company continued to grow dramatically until, by the early 30's, the White truck line had expanded to 27 models with a wide range of transmissions and engine sizes.

The day of specialization in the trucking industry had arrived and White was quick to recognize it. Today, as then, White trucks are designed and produced for an ever more varied and highly specialized market, and production know-how and modern assembly line methods have enabled the company to meet these specialized design requirements efficiently and economically.

Although White was represented in Canada as early as 1909, it was not until 1916 that the White Motor Company of Canada Limited was incorporated. Although White of Canada is a wholly owned subsidiary of the American

parent company, all the executive positions within

the company are filled by Canadians. The company's expansion in recent years has included the establishment of sales and service centres in every principal city in Canada.

In 1951, the White Motor Company joined the Freightliner Corporation, manufacturers of a lightweight cab-over diesel freightliner developed specifically for the west and making extensive use of aluminum alloys to reduce weight and increase payload. White assumed responsibility for sales and distribution, and the truck was nationally introduced as the White Freightliner. The plant established for production of White Freightliners for the Canadian market is located at Burnaby, British Columbia.

In 1962, the White Motor Company bought out Cockshutt Farm Equipment Limited in Brantford, Ontario, as part of its diversification program, and subsequently acquired additional buildings adjacent to the Cockshutt plant, where manufacture of White

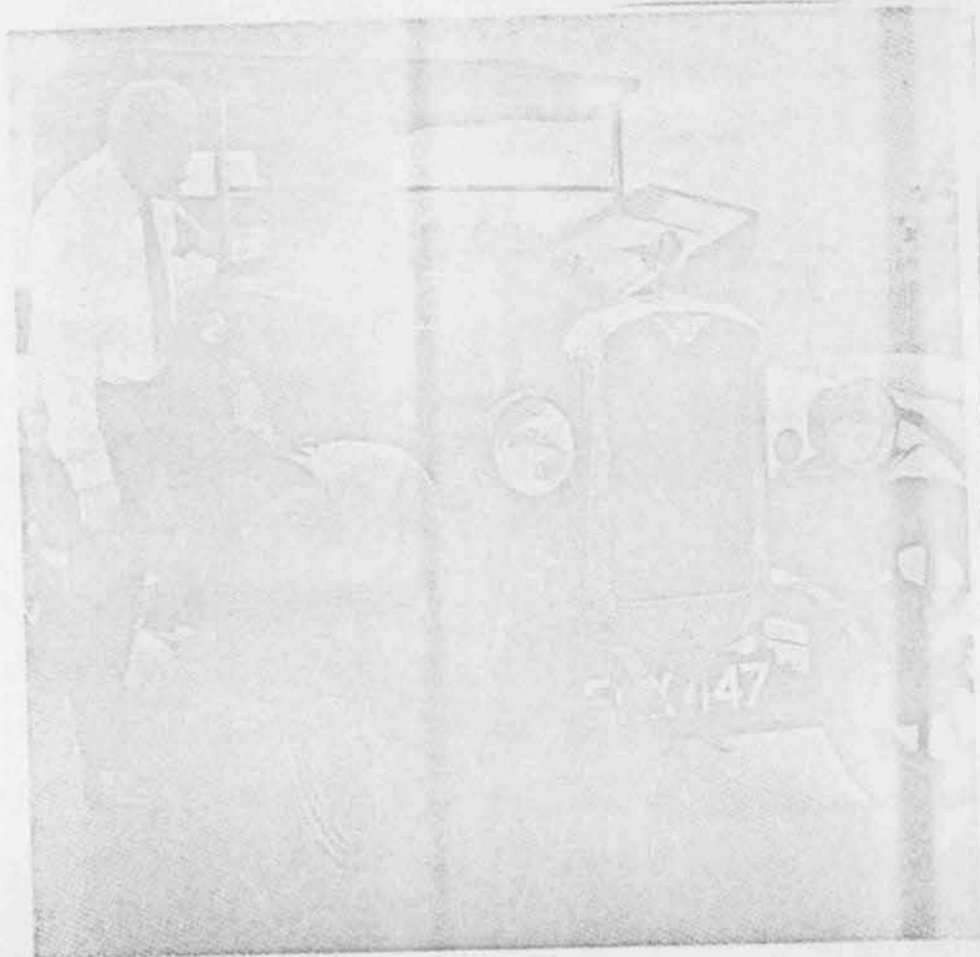
trucks was begun early in 1963. The new White plant in Brantford now produces four of the company's top-selling models, and plans are underway for expanding Canadian production to include other models in the near future.

White of Canada is part of a world-wide organization with annual sales of approximately 30,000 vehicles and annual sales volume of nearly \$600 million. The broad network of branches, distributors and dealers in the United States

and Canada, together with many distributors in 65 foreign countries, gives the company strong representation in nearly every important truck merchandising and transporting centre in the world.

... And it all started with a sewing machine!

**CE DOSSIER CONTIENT
PLUSIEURS DOCUMENTS
ILLISIBLES**



Staff Photo by Adrien Lunny

Mary Lou, a 37-year-old Austin open-road touring car, and owner Rex Tapley.

Heads for Vintage Rally

Spry Mary Lou Struts Stuff

By WILLIAM WARDWELL

Make way for Mary Lou, one of the fastest-stepping 12 H.P., four cylinder babies in the vintage car business.

Mary Lou, a 1927 Austin open-road tourer, went modern this week by travelling fast air-freight from England to New York.

Then she strutted her own personal stuff by rocketing along super-highways between New York and Montreal at 33 miles an hour for owner-driver Rex Tapley. She's all rested up, slick and polished

now, ready to hit the road again this weekend for the "Tour to Yesteryear" rally at Brighton, Mich.

It's just about as much excitement as Mary Lou can stand, considering that just a year ago she lay abandoned and dying of rust and decay in a roadside ditch at Hampshire, Eng.

Mary Lou can't remember how she got there. All she has is a vague recollection of being borne tenderly from what could have been her last resting place, and eventually be-

coming the pride and joy of BOAC Capt. Tapley and wife Joan.

Skipper Tapley went all out. He not only made Mary Lou pretty again, but a champion.

She needed, and he provided, a new engine, roof (top), bonnet (hood), wings (fenders), windscreen (windshield) and sundry other parts. Only the upholstery (upholstery) had escaped serious damage.

Mary Lou responded by winning first class honors earlier this year at the Vintage Austin Register at Ragley Hall, Warwickshire.

Mary Lou's 3,500-mile western junket from the Tapley home at Reading, Berkshire, was a complete surprise to her. On one of his London-Montreal flights, Rex Tapley met Bill Holtzman. Bill is a past president of the Vintage Automobile Club of Montreal. The result was obvious.

Rex (on leave) and Joan Tapley are guests of Bill and Eudice Holtzman in St. Laurent. Mary Lou is a guest — in the garage — of an equally illustrious road veteran: Bill Holtzman's 1928 Cadillac.

Les experts se le demandent

Des autos volantes d'ici à l'an 2015?

par Conrad Bernier

"La Terre, cauchemar de l'automobiliste", tel est le titre dont on pourrait coiffer l'ensemble des conférences qui ont été données par des experts, cette semaine, au congrès de l'Association canadienne des bonnes routes. Et nous pourrions ajouter: "Cauchemar sans issue, sans dénouement, et pourtant la route est une nécessité de civilisation, un trait essentiel de politique économique et social, un énorme problème qui s'effrite en chiffres gigantesques, hallucinants!"

Connaîtra-t-on l'ère des soucoupes volantes et des voyages interplanétaires d'ici à cinquante ans? La circulation aux heures de pointe se fera-t-elle au-dessus de nos têtes et nos véhicules actuels seront-ils devenus des pièces de musée?

Appel à la communauté

Le Dr F. W. Rowe, président de l'Association Canadienne des bonnes routes, a parlé de ces possibilités dans sa revue de l'année lors des cérémonies d'ouverture du 50e congrès annuel de cette association, qui s'est déroulé cette semaine à Montréal. "En cette ère de progrès technique accéléré, a poursuivi le Dr Rowe, toute prédiction quant à ce qui se passera dans cinquante ans doit demeurer extrêmement conservatrice, car, quels que soient ces développements, nous pouvons avoir la certitude qu'en relation avec les normes actuelles ils paraîtront bizarres, voire même grotesques. L'automobile a, en naissant, engendré des effets divergents. Tout en assurant une liberté jusqu'ici inconnue, elle impose aux humains la mutilation et même la mort. Pour obvier à ces désavantages, il faut faire appel aux ressources de toute la communauté: ressources techniques, éducatives, législatives et spirituelles."

Le président Rowe a rappelé les buts et les objectifs de l'Association canadienne des bonnes routes, soulignant que cette der-

rière a battu la marche en partrisant une saine législation routière et a suscité une ambiance dans laquelle les sciences routières ont pu s'épanouir.

Des usines en marche

Le congrès 1964 de l'ACBR aura été l'occasion par excellence, pour ceux qu'intéresse la construction routière, de se renseigner. C'est même la seule rencontre du genre au pays où il est possible de discuter de tous les aspects imaginables de ce problème. Ceux qui ont participé à ce congrès auront appris, en somme, que l'ère de la route commence. Elle a commencé à créer son propre paysage. Rien n'est plus typique de notre temps exaltant, et rien n'est plus magnifique, que ces perspectives des grandes autoroutes qui commencent à baliser notre province et notre pays: l'autoroute du Nord, l'autoroute des Cantons de l'Est, en voie de parachèvement, l'autoroute Montréal-Québec, en chantier, avec les arabesques de leurs issues, la double bande de béton s'enfonçant dans les bois.

Nos routes deviennent des usines qui ne s'arrêtent jamais. L'intensité de la vie nocturne méduse: les routes "travaillent" vingt-quatre heures par jour et le flamboiement qui accompagne leur activité ne s'assombrit jamais. Quand le débit des voitures de promenade ralentit, au début de la nuit, celui des poids lourds s'intensifie. La route flamboie et repousse la nuit.

Un miracle permanent

On peut, à son gré, considérer le trafic routier comme une manifestation de folie collective, un motif de casse-tête chinois, ou une variante moderne de la quadrature du cercle. En fait, c'est un peu tout cela. Mais c'est avant tout, un miracle permanent. Car il contredit les lois les plus élémentaires des mathématiques puériles et honnêtes, telles qu'on les enseigne aux enfants des écoles.

Comment faire circuler ces millions de voitures sans provoquer des embouteillages et des massacres monstres? Pourquoi construire des routes qui, à peine terminées, sont déjà désuètes? Et pourtant le nombre des voitures

augmente et celles-ci roulent, au mépris des lois évidentes qui régissent les rapports entre le contenant et le contenu!

D'ici à vingt-cinq ans, la population du Canada aura doublé et le nombre de véhicules au pays aura passé de six millions à plus de quatorze millions. Avec l'usage de moteurs réactés, des vitesses de 120 milles à l'heure ou plus seront devenues courantes, pourvu que les savants et les ingénieurs se tiennent à la page et fournissent les dispositifs électroniques de sécurité qui réduiront la nécessité de se fier aux facteurs humains. Le congrès 1964 de l'A.C.B.R. a disséqué chacun de ces problèmes, dans le seul but de provoquer des rencontres avec les gouvernements, de fournir des politiques susceptibles d'encourager et de promouvoir le développement d'un système moderne de voirie dans notre pays.

De la machine à coudre au mastodonte de la route...

*Comment la White Motor
a acquis
sa renommée internationale*

L'histoire de la White Motor Company reflète bien le gigantisme et la poussée phénoménale de l'industrie de l'automobile sur le continent nord-américain. Cette compagnie, après avoir débuté comme manufacturière de machines à coudre, phonographes et tours, se classe, aujourd'hui, comme l'une des plus importantes entreprises du monde dans la fabrication de camions lourds.

Ses débuts remontent en 1876, alors qu'elle se lance dans la production de machines à coudre. En 1900, nouvelle orientation, cette fois dans le domaine de l'automobile à vapeur où elle connaît, du soir au lendemain, un succès sans précédent. La compagnie devance tous ses concurrents dans l'exploitation de la machine à vapeur et y demeure de longues années au cours desquelles elle démontre, par des concours de vitesses, tests d'endurance sur routes, et autres, que la voiture sans chevaux est une invention qui demeurera parmi nous.

En 1910, les ingénieurs de White Motor se rendent compte que la machine à vapeur a connu ses beaux jours et que le moteur à gazoline la remplacera bientôt. La compagnie agit sans tarder et c'est la transformation immédiate de l'outillage pour l'usage de nouveaux moteurs. White Motor continue à progresser de façon sensationnelle jusqu'au début des années trente alors que cette entreprise produit 27 modèles différents de camions comprenant une grande variété de transmissions et de grosseurs de moteurs.

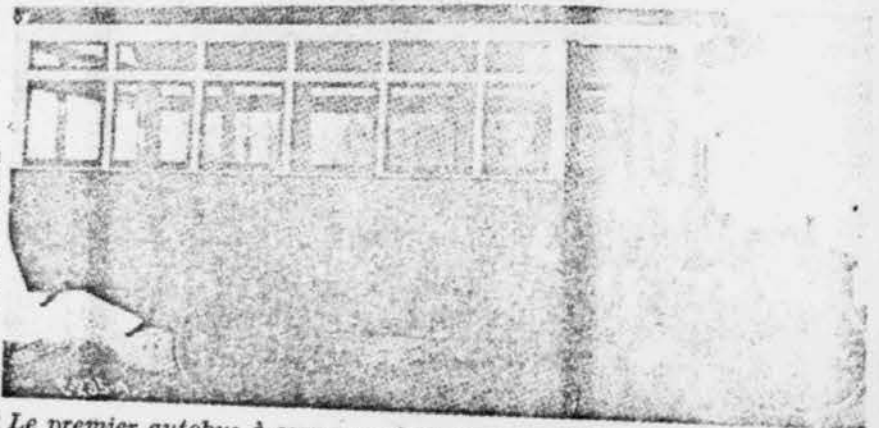
L'ère de la spécialisation dans l'industrie du camionnage vient de commencer et White Motor ne tarde pas à suivre le courant. Aujourd'hui, tout comme autrefois, les camions White sont conçus et fabriqués pour un marché hautement spécialisé et plus varié. L'expérience acquise par la compagnie dans le passé et ses chaînes

de montage modernes permettent à celle-ci de satisfaire à la demande pour des produits selon les spécifications exigées de façon économique et efficace.

Bien que représentée au pays depuis 1909, ce ne fut qu'en 1916 que White Motor Company of Canada Limited a été incorporée au Canada.

Malgré que celle-ci soit une entreprise entièrement contrôlée par la compagnie américaine mère, tous les postes importants sont détenus par des Canadiens. Au cours des dernières années, la compagnie a ouvert des centres de ventes et services dans toutes les principales villes du Canada.

En 1951, White Motor Company of Canada s'est associée à Freight-Liner Corporation, fabricants de cabines légères pour remorques à moteur Diesel, conçues spécialement pour les longs parcours dans l'Ouest, utilisant à cette fin une grande quantité d'alliages en aluminium en vue de réduire le poids et augmenter la charge payante. White s'occupe des ventes et de la livraison du camion qui a été lancé sur le marché canadien sous



Le premier autobus à essence a fait son apparition en 1919 à Montréal, au service de la Compagnie des Tramways.

le nom de White Freightliner.

En vue de diversifier ses opérations, White Motor Company s'est portée acquéreur en 1962 de Cockshutt Farm Equipment Limited, à Brantford, Ontario.

Plus tard, elle a fait l'acquisition de bâtisses adjacentes à l'usine Cockshutt où la fabrication de camions a débuté en 1963. La nouvelle usine de White fabrique maintenant deux des modèles les plus en demande de la compagnie, et celle-ci prévoit augmenter sous peu la production d'autres types de camions.

White of Canada fait partie d'une organisation mondiale dont la production de véhicules atteint les 30,000 et le chiffre de ventes près de \$600 millions. Ce réseau de succursales, distributeurs et revendeurs aux États-Unis et au Canada ainsi que les vendeurs de 65 pays étrangers fait que la compagnie est plus qu'avantageusement connue dans presque tous les centres importants de ventes et de transport par camions du monde.

Treadless Tires

Two of the senior police officers in this province, Director General Brunet of the Provincial Police and Director Robert of the Montreal Police, would like to see the Highway Code amended to make worn, treadless tires illegal.

At present, this is a matter which is left to the responsibility and common sense of the individual driver. And there are all too many who do not meet the required standard of responsibility and common sense.

The result, after every snowfall, is an unnecessary traffic jam. For these cars with worn and treadless tires just do not have the required traction to cope with snow conditions. They easily get stuck. They slide all over the road endangering other cars and pedestrians. They sometimes cause mammoth tie-ups on small hills. This is not the only cause of these tie-ups. But any driver who thinks about it for a moment knows that this is a major cause.

At one time, many years ago, a driver who used his car in the winter-time without attaching chains to gain traction was thought to be foolish and ignorant. Chains are seldom seen these days. With proper snow tires they are not necessary. But somehow many drivers have gotten the impression that it should be possible to drive during winter-time with no more precaution or preparation than would be necessary during summer.

This is a grave mistake, leading to accidents and traffic jams. It is a mistake that can probably only be cured by law. Such a law should certainly be passed.

Autos - Suisse
Pneus

Causes de nombreuses tragédies

Nos corps de police demandent une loi contre les vieux pneus

Les chefs des deux principaux corps de police de la province, MM. Robert et Brunet, sont actuellement à préparer un long rapport qu'ils enverront à Québec en demandant de rajeunir le code de la route. Dans une entrevue qu'ils accordaient cette semaine, les chefs de la police de Montréal et de la police provinciale ont déclaré qu'ils proposeraient à Québec d'amender la loi pour rendre illégal pour un au-

tomobiliste ou un tout propriétaire de véhicules-moteurs le fait que son véhicule soit muni de pneus usés presque à la corde.

Pour sa part, M. Brunet prétend que ces pneus usés, que les Américains appellent des "pneus chauves", constituent vraiment une menace à la sécurité routière. M. Robert renchérit en disant que la plupart des embouteillages et des accrochages qui se produisent à Montréal pendant des tempêtes de neige sont presque toujours causés par des véhicules avec des pneus usagés. "Les roues glissent et il est impossible de freiner", dit-il.

Ce genre de vieux pneus cause des accidents, même en temps ordinaire, ont-ils souligné.

Au même moment, on apprenait de la ville d'Edmundston, au Nouveau-Brunswick, qu'un jury du coroner enquêtant sur la mort tragique de quatre citoyens du Québec, en vint à la conclusion que l'accident avait été causé par un mauvais pneu. Six personnes avaient pris place dans une voiture qui dérapa sur la chaussée, à cause de ce pneu défectueux. Quatre d'entre elles furent tuées sur le coup. Trois autres personnes sont hospitalisées. En



Le directeur Brunet

déravant, l'auto alla heurter de front une voiture qui filait en sens inverse.

Automobile

La route semée d'étoiles

DEVANT la Chambre d'Immeuble de Montréal, le ministre fédéral de l'Industrie, M. Charles Drury, a attiré l'attention sur l'accord canado-américain concernant les véhicules automobiles.

M. Drury n'a pas attiré l'attention de la manière qu'il souhaiterait le faire. Il n'a pas fait de révélations propres à lui valoir une immense popularité. Il n'a pas dit aux acheteurs : cette année, vous paierez votre voiture au prix américain. Mais il a prédit que dans quelques années, progressivement, si tout va bien, les automobilistes recevront de bonnes nouvelles. Ce qui est plus que probable, c'est que les prix ne monteront pas.

Si bien que cet accord décourage la curiosité du public. A la fois parce qu'il ne se traduit pas immédiatement par une baisse des prix au consommateur et qu'il n'autorise pas le particulier à effectuer l'achat d'une automobile aux Etats-Unis pour son compte. Le public en a conclu que l'affaire intéressait surtout l'industrie et les fabricants de pièces détachées.

Quelque chose pourtant doit piquer la curiosité et commander la réflexion. Le jour où M. Drury parlait, dans la même ville (Montréal), M. D. S. Wood, vice-président exécutif de l'Association canadienne des manufacturiers de pièces détachées, saluait l'accord intervenu entre MM. Pearson et Johnson comme "un exploit diplomatique de l'histoire". Il est rare que l'industrie salue le gouvernement avec autant de lyrisme.

D'un certain point de vue, M. Wood n'a pas tort de se féliciter de l'action du gouvernement canadien. Il est trop tôt pour juger si les objectifs globaux poursuivis par les négociations seront atteints. Ces objectifs sont parfaitement valables, qu'il s'agisse du nombre des emplois à accroître, forme la plus sûre de la lutte contre le chômage, ou qu'il s'agisse de la réduction du déficit commercial du Canada avec les Etats-Unis. Bien entendu, des résistances peuvent freiner l'application de l'accord, le Congrès peut bien ne pas l'entériner. Mais de tout ce qu'on sait de cet "exploit diplomatique", il ressort que le gouvernement canadien a fait montre de dynamisme et d'esprit inventif, qu'il a pratiqué, avec les moyens qui sont les siens, une forme bénigne mais efficace d'intervention. Minoritaire par rapport aux Etats-Unis comme le Québec est

minoritaire par rapport à l'ensemble du Canada, Ottawa pratique la politique de "centre-gauche" chère à M. Lesage et pour les mêmes raisons. C'est-à-dire qu'il intervient un peu dans les rouages de l'économie.

La gratitude de l'industrie des pièces détachées (au nom de laquelle s'exprime M. Wood) s'explique aisément. "Tout indique, dit M. Wood, que le Canada produira 900,000 véhicules en 1968. Nous allons manufacturer les pièces au Canada pour ces 900,000 véhicules, mais nous allons manufacturer aussi des pièces pour les dix millions ou plus de véhicules fabriqués aux Etats-Unis en 1968".

M. Wood conclut : "... une porte a été finalement ouverte". Entendre : une porte est ouverte vers le Sud.

Cette porte, il n'y a peut-être pas que l'automobile qui va la franchir. Des secteurs entiers de l'économie, à commencer par ceux qui sont les plus proches de l'industrie automobile, pourraient éprouver la tentation de prendre à leur tour "un permis de chasse" aux Etats-Unis.

On parle de "marché commun nord-américain". Ce n'est pas tout à fait le libre-échange, mais un échange plus libre. "Closer ties", dit la langue anglaise, parlée des deux côtés de la frontière.

Si cette perspective a tout ce qu'il faut pour exalter l'esprit d'un industriel canadien, qui voit un chapitre nouveau de "l'histoire" s'écrire sous ses yeux, elle pourrait bien aussi stimuler l'imagination du Canadien moyen, qui finira par demander pourquoi on s'arrêterait en si bon chemin. Rester Canadien, ça revient à combien par année ? \$500.00 par année, a répondu un économiste.

Allons-nous vers un destin étoilé, étoilé de toutes les étoiles du drapeau américain ? La question est légèrement sacrilège dans un pays qui vient tout juste de hisser un drapeau neuf, symbole "distinctif" d'une patrie distincte de la République voisine.

A "marché commun nord-américain" il n'y a peut-être pas d'autre correspondance imaginable que gouvernement "commun" ? Mais on voit mal le gouvernement des Etats-Unis acceptant de partager avec le gouvernement du Canada les responsabilités de la gérance du continent...

Guy CORMIER

31070.52

La vente d'automobiles, rue Lajeunesse, serait régularisée

Durant son assemblée statutaire du 1er mars, le Conseil municipal sera prié d'approuver plusieurs amendements à des règlements de zonage dont le principal a trait à l'établissement de vendeurs d'automobiles usagées établis en bordure de la rue Lajeunesse, dans le nord de la ville.

Dans son rapport aux chefs de l'administration du service d'urbanisme, M. C.-E. Campeau, explique que plusieurs vendeurs d'automobiles usagées étaient établis en bordure de la rue Lajeunesse avant que le zonage y soit, en 1949, décrété pour des fins commerciales qui ne prévoyaient pas la vente d'autos en plein air. Depuis, s'est accru le nombre de dépôts du genre, "sans permis et contrairement au règlement de zonage".

M. Campeau explique toutefois que des poursuites ont été prises en Cour municipale contre ces derniers établissements, mais qu'elles ont été renvoyées pour divers motifs. Il fait aussi valoir que l'on compte 35 vendeurs d'automobiles établis en bordure de la rue Lajeunesse et que les rares terrains encore vacants dans ce secteur peuvent difficilement être utilisés à des fins commerciales. D'un autre côté, la Ville ne peut pas légalement autoriser la présence de commerces non prévus par les règlements.

Il recommande conséquemment que soient permis les dépôts de véhicules automobiles usagés en bordure de la rue Lajeunesse entre les rues Jean-Talon et Villeray, entre les rues Emile-Journault et Fleury et entre la rue Prieur et le boulevard Gouin.

Le commerce des autos usagées

Monsieur le Rédacteur,

Voici copie d'une lettre adressée à Son Honneur le maire de Montréal, Me Jean Drapeau.
Monsieur le Maire,

C'est un simple contribuable de votre charmante cité qui ose vous écrire ces quelques mots. On m'a répété maintes fois de ne pas perdre mon temps à vous écrire, que vous étiez trop occupé avec le Métro et l'Expo 67 pour essayer de régler des petites anomalies qui peuvent grandir en de gros, de très gros problèmes d'ici quelque temps, si personne ne s'en occupe.

Je me permets de vous faire remarquer que nous, commerçants d'automobiles usagées, n'avons aucune association ou fédération; que nous sommes laissés entièrement seuls et qu'il nous faut nous battre individuellement pour faire valoir nos droits.

D'accord, certains commerçants d'autos usagées jouissent d'une réputation peu enviable, ce qui ternit énormément l'effort et l'honnêteté de certains autres.

Je me permets, Monsieur le Maire, de vous reprocher deux choses que vous avez laissé s'aggraver, sans probablement vous en rendre compte dans votre ville depuis quelques temps.

A) Saviez-vous que depuis deux ans nous devons produire au gouvernement une caution de \$25,000 pour pouvoir vendre des autos?

B) Saviez-vous que depuis quelque temps nous payons un permis d'opération de commerçant à la ville de Montréal d'un montant de \$250 par année?

C) Saviez-vous que le chapitre 142, article 21 du Code de la route de la province de Québec interdit à toute personne de vendre des autos sans avoir auparavant déposé la caution ci-haut mentionnée et s'être procuré un permis d'exploitation de la municipalité.

D) Saviez-vous que nous avons des compétiteurs à tous les coins de rues sans qu'eux aient déposé leur dite caution ou se soit procuré un permis d'exploitation de ventes d'autos.

En effet, je déplore le fait que toutes les stations de service, communément appelées "stations d'essence", vendent des autos usagées plein leur terrain et ceci sans que vos inspecteurs ou même vos policiers y fassent quoi que ce soit.

"Y fo que ça change..."

Nous sommes dans une ligne de commerce très très difficile, nous avons besoin de votre secours afin d'éviter aux gens de notre ville d'acheter des autos de garages non autorisés. C'est le meilleur moyen de se faire prendre et la meilleure façon de passer des autos volées.

Si l'on fait suite à cette lettre, comme je l'espère, il me fera plaisir, Monsieur le Maire, de vous apporter d'autres points très intéressants.

**Bob Dépatie,
Montréal**

Auto
histoire

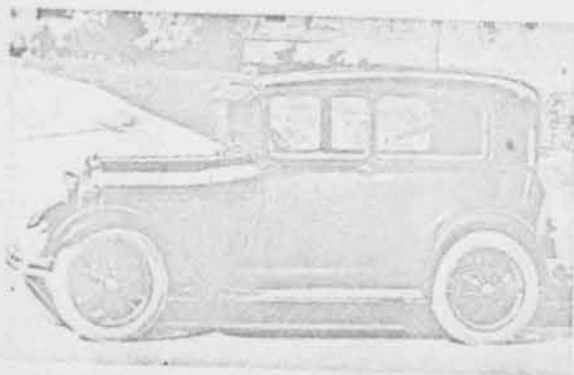
Elles ont fait leur marque

LES VOITURES se suivent et ne se ressemblent pas. Comme les années. Et un vieux bazou du temps de nos grands-pères peut devenir une véritable pièce de musée qui vaut son pesant d'or. Mais nous avons un sourire amusé quand nous voyons ces antiques tacots. En leur temps, ils ont pourtant été à l'avant-garde du progrès et, en l'an 2000, nos petits enfants se moqueront avec indulgence de l'aspect primitif (!) de nos véhicules actuels.

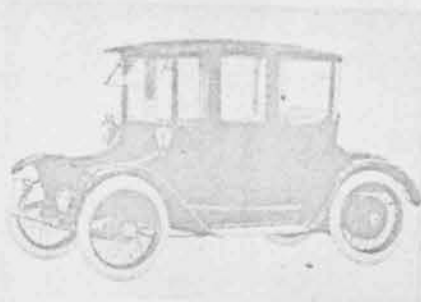
L'homme a la mémoire courte, dit-on. Êtes-vous capable de mettre une date et une marque à ces voitures d'une autre époque?



1. _____



2. _____



3. _____



4. _____



5. _____



6. _____



7. _____



8. _____



9. _____

Réponses

- 1. Ford A: 1903
- 2. Ford A: 1927
- 3. Anderson: 1918
- 4. Hypmöhler: 1913
- 5. Datsch: 1908
- 6. Packard: 1916
- 7. Ford V-8: 1932
- 8. Studebaker: 1946
- 9. Pontiac: 1935

Auto

Une caravane de vieilles voitures visite la province

Vingt-sept voitures antiques ou classiques du New Jersey étaient de passage à Montréal, lundi soir.

Des familles entières, armes et bagages inclus, y ont pris



place pour une tournée au Québec devant les conduire, en plus de Montréal, à Québec puis à Sherbrooke.

Et les voitures dans lesquelles ils voyagent ne sont pas que

des parures; elles représentent leur seul moyen de locomotion.

Des Hudson 1917, Packard 1932, Pierce Arrow 1917, Cadillac 1928, Locomobile, Franklin, Peerless, Graham Paige, McLaughlin - Buick, Willis Knight, King, toutes en parfaite condition, aussi propres que des automobiles neuves. Des véhicules tels qu'on les trouve aux expositions de vieilles voitures.

- La plupart du temps trouvées dans de vieilles granges ou dans des cours de rebus, puis remises en état au prix de mille efforts et d'inlassables recherches, elles font maintenant la joie de leur propriétaire.

Mais quelle joie ?

M. Bernard Lambert, un membre de la section de Montréal de l'AACA, nous a expliqué que pour certains, l'attrait de l'antiquité suffit. Pour d'autres, il s'agit de satisfaire, plusieurs années plus tard, un désir de jeunesse. Lui-même propriétaire d'une Ford 1928, M. Lambert

l'a acquise parce que lorsqu'il était jeune, à l'âge où la jeunesse d'aujourd'hui possède des voitures automobiles, il devait se contenter d'en rêver... C'est maintenant ce rêve qu'il réalise. Il a acquis la voiture qu'il avait tant désirée.

Il y a aussi celui qui aime collectionner.

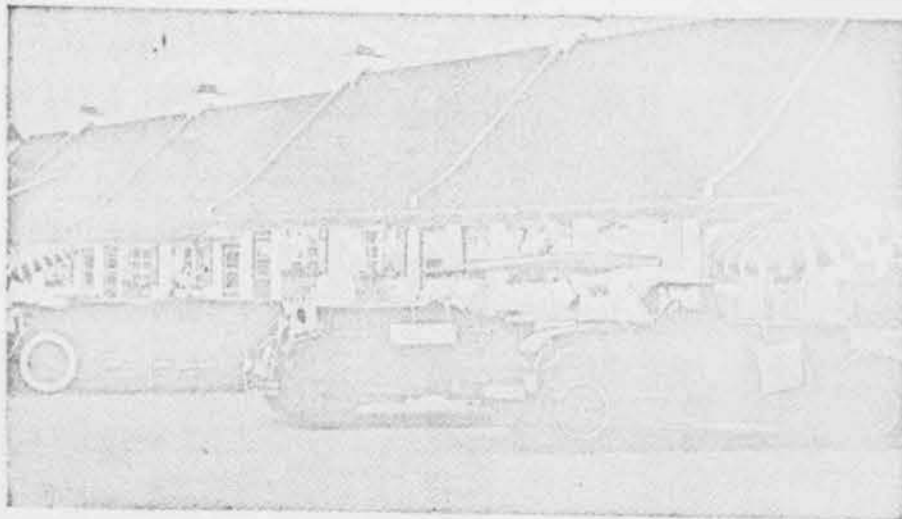
De toute façon, ces gens qui forment une caravane du début du siècle, aiment assez leur voiture pour parcourir plus de 1,000 milles à une vitesse maximum moyenne variant entre 30 et 50 milles à l'heure.

Et, à la suite d'une légère avarie, lundi, vous auriez dû les voir accourir pour essayer leurs bijoux.

"Vous devez avoir une autre voiture ?" a-t-on demandé à l'un d'eux qui nous a répondu : "Oui ! j'ai une 1965".

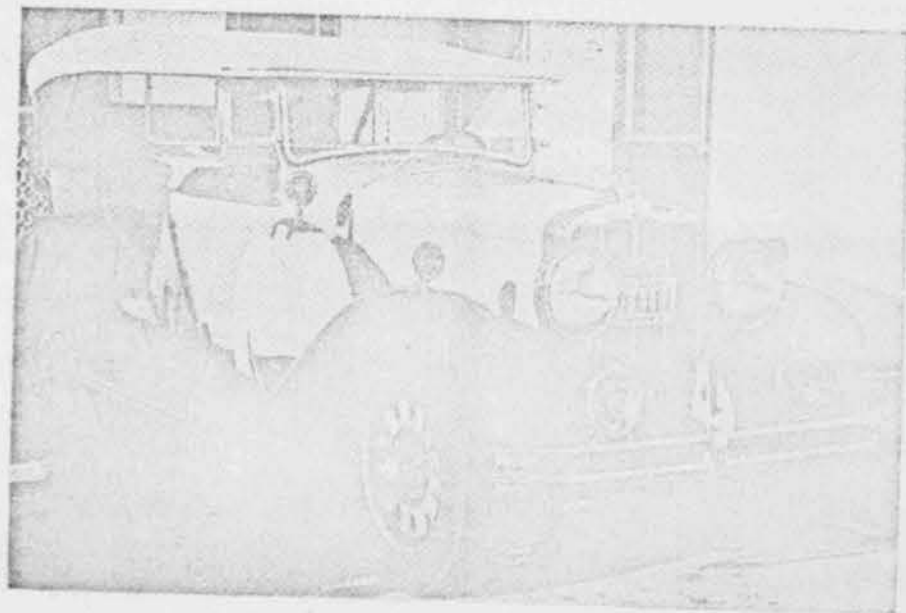
"Lui accordez-vous les mêmes soins ?"

Oh non ! Elle sert à toutes les sauces. Quand elle sera usée, j'en achèterai une autre..."

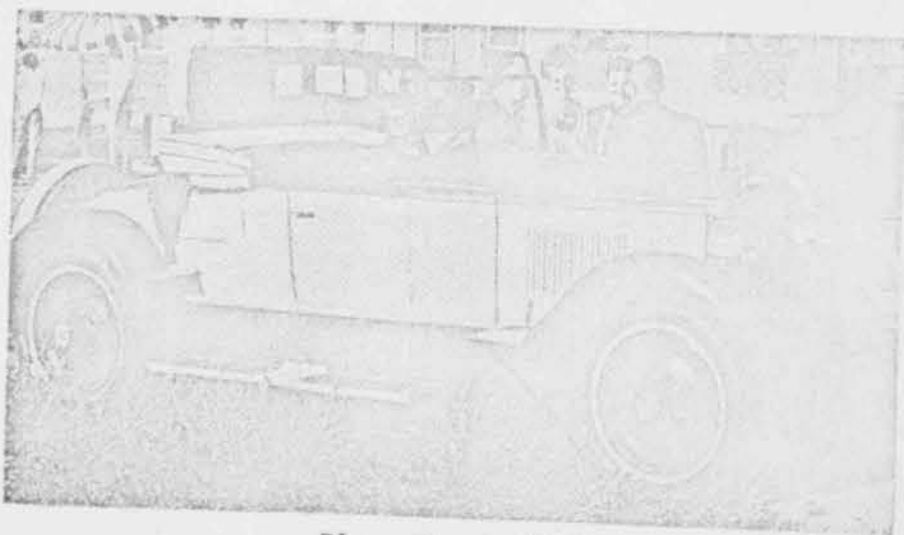


1920...

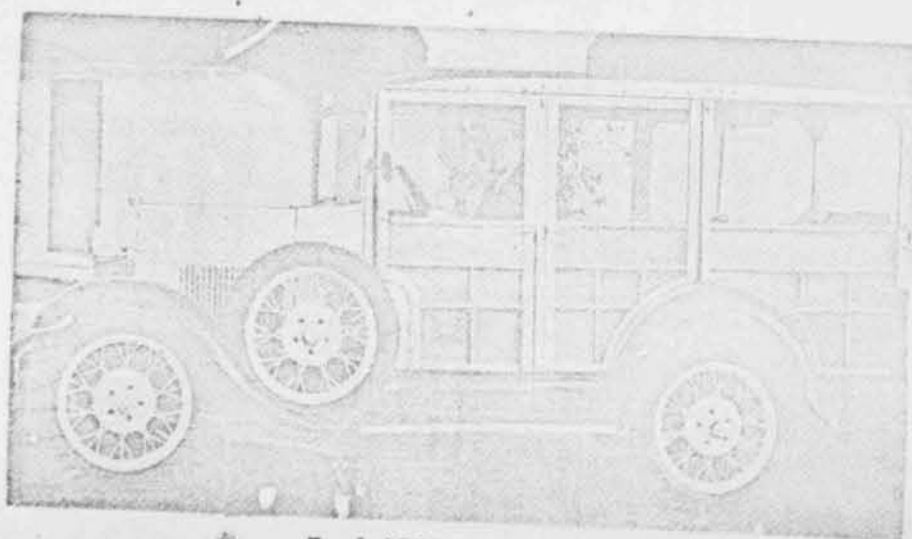
On se serait cru en 1920, lundi soir, au motel Lucerne, alors qu'un grand nombre de voitures classiques y étaient stationnées. Au volant de ce qui fut jadis et de ce que certains considèrent encore de puissantes voitures, les membres de la section du New Jersey de l'Antique Automobile Club of America visitaient Montréal, accueillis par leur confrères locaux. On pouvait y voir des...



... Franklin 1928 ou 1930 ...



... Pierce Arrow 1917 ...



... Ford 1928, station wagon

/ Le pneu à pitons \\ abime nos routes

Les conclusions d'un rapport présenté par les ingénieurs de la Voirie municipale de l'Ontario furent très mal reçues par les fabricants de pneus d'hiver nantis de pitons de tungstène. Ces ingénieurs allèguent que les pitons endommagent le bitume et suggèrent à leur province d'imiter l'exemple de 22 Etats américains qui en ont déjà interdit l'utilisation sur tous les véhicules routiers. Il est à noter que la surface des routes est striée seulement lorsque les freins sont appliqués. Lorsque les véhicules roulent normalement, ils n'endommagent pas le pavé. Ce rapport posera des problèmes non seulement aux marchands de pneus mais aux compagnies d'assurances.

36036.8-2

EST-CE LE COUP AUX VENDEURS MALHONNÊTES D'AUTOMOBILES

Grâce à l'électronique tout le
mécanisme d'une auto peut être
vérifié en une demi-heure

Les quelques vendeurs qui se spécialisent dans la vente d'autos usagés, après avoir camouflé les défauts mécaniques, sont aujourd'hui aux abois et risquent de voir toutes leurs machinations dévoilées grâce à l'électronique et à l'esprit d'initiative de la compagnie Imperial Oil.

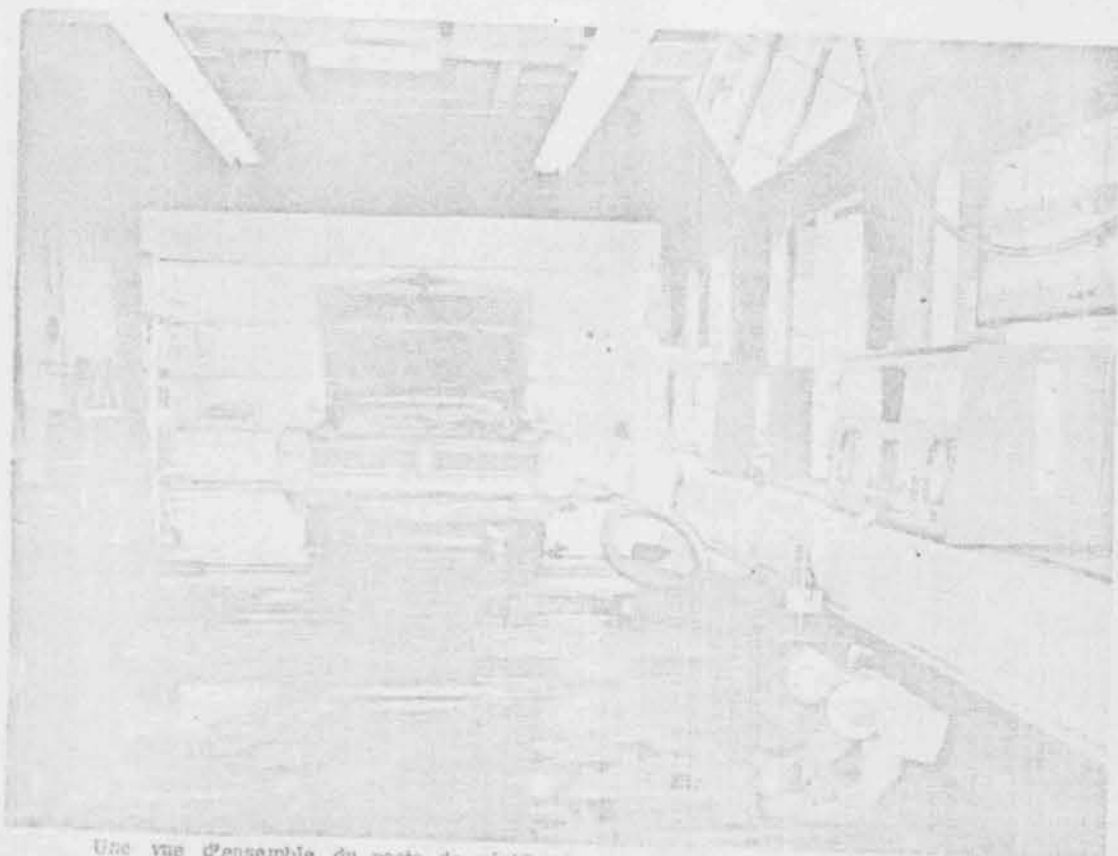
Au Centre d'achat de Pointe-Claire, dans la banlieue de Montréal, Imperial Oil et le magasin Simpson ont uni leurs efforts pour ouvrir une clinique Esso de

diagnostic automobile, la première du genre au Québec et la deuxième au monde, où le client peut soumettre sa voiture à une vérification en 200 points.

Les appareils de vérification, leur installation ainsi que l'entretien de ce Centre de service ont entraîné une mise de fonds de l'ordre d'environ \$500,000 et nécessitent la présence de 6 techniciens compétents qui se relaient en vue d'assurer le service tous les jours de la semaine ainsi que les

jeudi et vendredi soirs de chaque semaine.

En l'espace d'une demi-heure, alors que le client peut voir la marche de la vérification sur des écrans de télévision et entendre par un service téléphonique privé les explications qui sont fournies au fur et à mesure du déroulement de l'inspection, tout le mécanisme de l'automobile est vérifié: électricité, instruments de bord, phares, roulement et alignement des roues, garnitures des freins, trans-



Une vue d'ensemble du poste de vérification, de l'outillage, des machines électroniques utilisées pour une vérification sur plus de 200 points névralgiques du moteur, des roues, du système d'alimentation, de la transmission et du train propulseur. (Photo Gin, Soltis)



La pièce la plus importante de l'équipement est la machine qui effectue l'épreuve d'inertie sur route. Il n'existe que deux de ces machines dans le monde à l'exception de celles de l'Imperial Oil et elles sont utilisées aux Etats-Unis par des fabricants d'automobiles. Cette machine, qui pèse 12 tonnes et qui repose à six pieds sous le niveau du plancher, permet d'éprouver l'auto dans toutes les conditions de route. La voiture, installée sur la machine, tourne en vitesse et ses quatre roues portent sur des rouleaux d'acier qu'on peut charger pour simuler la conduite dans une côte, sur la grande route, avec arrêts et départs fréquents. Cette machine s'adapte aux empattements de 80 à 150 pouces et peut éprouver la plupart des voitures utilisées au Canada.



Un technicien, à l'aide d'un stéthoscope, examine le différentiel et peut déceler toute vibration suspecte.

photo Gino Salotti

USAGÉES? DE MORT

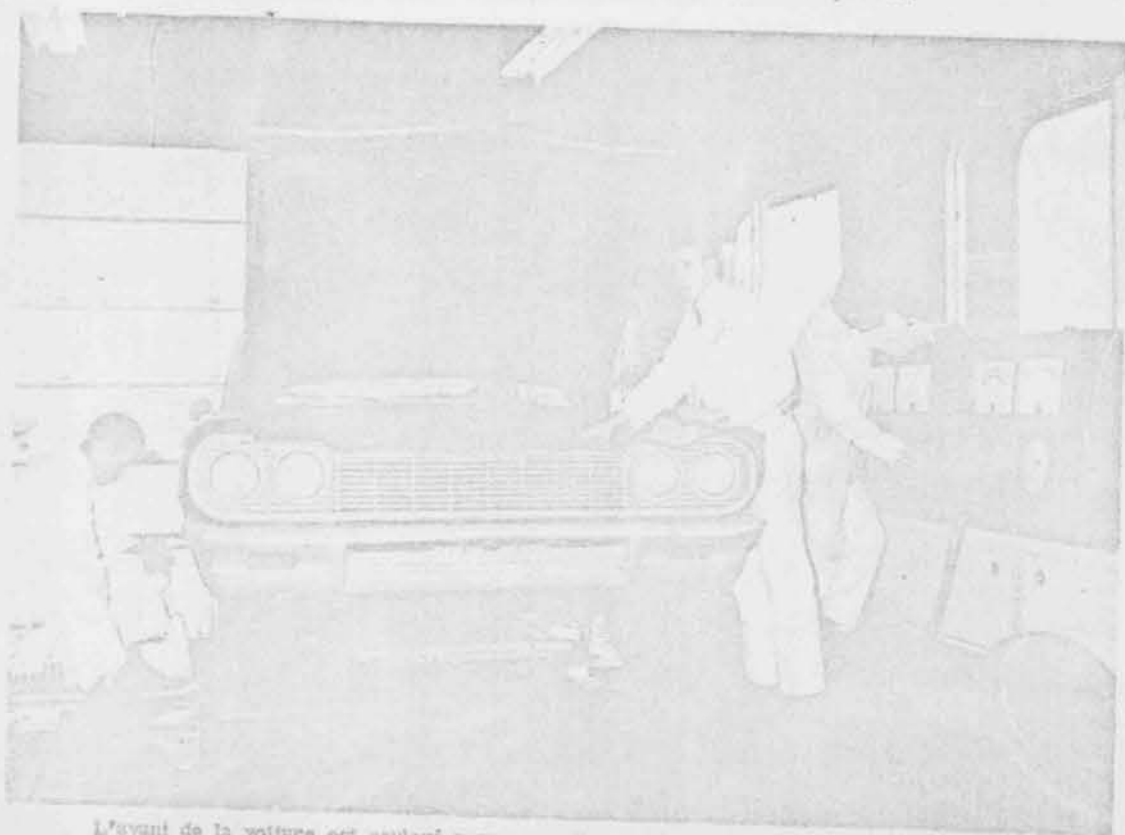
mission, bougies, générateur, cylindres, carburateur compression, tout enfin. Plus de 200 points sont vérifiés au moment où la voiture entre dans le Centre de vérification.

Si un automobiliste veut entreprendre un long voyage, une telle vérification est à conseiller avant le départ. Tout le travail ne coûte que \$7,98 et un rapport complet est remis au client qui peut alors faire remédier aux défauts décelés.

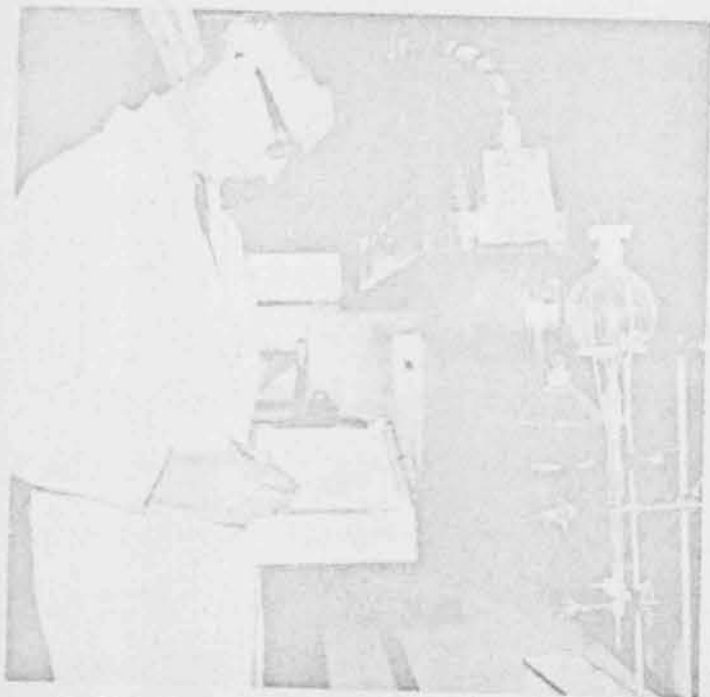
Les acheteurs de voitures

peuvent également recourir à cette vérification et demander au vendeur de soumettre la voiture à une telle analyse électronique. Si le vendeur refuse, c'est qu'il y a anguille sous roche.

Ces examens ont également permis de trouver des défauts mécaniques sur des voitures neuves. Dès lors, le client peut se présenter chez le dépositaire et lui faire valoir, avec preuve à l'appui, que l'auto encore sous garantie a besoin d'un changement de pièces.



L'avant de la voiture est soulevé pour permettre l'inspection attentive de la suspension, des rotules, de la timonerie de direction et du roulement des pneus. Le roue avant droite est retirée pour l'examen des garnitures, du tambour et du cylindre des freins. (Photo Gino Salotti)



La chimie est également au service de l'automobiliste qui veut s'assurer de la parfaite condition de sa voiture. On y analyse la densité du mélange refroidissant, ainsi que l'alcalinité des liquides du radiateur.

photo Gino Salotti



Un système téléphonique permet de suivre le déroulement de l'inspection et d'entendre les explications fournies au cours de la vérification. Un rapport contenant 200 annotations diverses est ensuite remis au client.

photo Gino Salotti



Des sondes électriques fixées aux points névralgiques du moteur permettent l'examen approfondi des distributeur, condensateur, bobine, bougies, cylindres, circuit d'alimentation. (Photo Gino Salotti)

Vintage Car Buffs Relive Happy Era When Driving Tested a Man's Mettle

ished then the whole tummy enters into the vintage motoring spirit.

Wives and children are welcome on trips in the restored car, and trips sponsored by the club (called "tours") are often designed to appeal to the enthusiasts' families.

Tours are another way in which vintage motoring is not dissimilar to old-time motoring.

In the old days a motor trip, such as a Sunday afternoon jaunt to Pointe Claire, or even to Ste. Anne de Bellevue, was a special event. You planned it for days or weeks, spent many hours tinkering with your car and washing it, and the whole production took on an atmosphere of great importance. Just about the same arrangements attend the VACM tours.

The club holds at least one meeting per month — indoors in the winter with movies and technical talks; and tours in the summer. Tours run the gamut from picnic trips of 50 or 60 miles, to sports car-type rallies and judging contests. A highlight each year is the Con-

cours d'Elégance, at which cars are judged for authenticity and condition. Best examples win trophies.

This year the VACM is 10 years old, and the 1966 "touring season" begins tomorrow with an Anniversary Tour. Members will meet in their cars at the club library near Westmount Park, then motor down to Old Montreal for a look at the historic sights and antique stores. They will wind up the afternoon with a reception featuring a massive birthday cake — reportedly in the shape of a vintage car.

The "season" actually begins unofficially today. Safety is strongly stressed by the club directors, and members have been invited to put their cars through the Provincial government safety check station at the Dorval Shopping Centre.

Looking on will be Quebec Transport Minister Claire Kirkland Casgrain.

Cross-Canada Dream

Some tours are short and some are hundreds of miles long, lasting several days. Next year the VACM plansto take part in a tour from one end of Canada to the other, with participation by other vintage clubs from Nova Scotia to British Columbia. The plan is for groups to start from each coast, picking up entrants as they travel, and finally to converge on Montreal for a visit to Expo.



The finale would at the same time be the biggest vintage automobile meet ever held in Canada.

(Some optimists talk in terms like those for an annual meet at Hershey, Penn., each October which draws over 1,000 vintage cars.)

Motoring from Vancouver to Montreal at 30 m.p.h. would be slow, to say the least. It would, however, also be very tranquil and a hard-to-beat way to really see the country.

But then this is the charm of vintage motoring anyway. It provides a wonderful excuse simply to slow down a bit, to settle into some tough physical work, to appreciate something that isn't the latest and the flashiest and the most expensive, and just to spend a pleasant afternoon with your family puttering about on picturesque country roads.

Come to think of it, vintage motoring would make a very pleasant profession.

STORIES BY HUGH DURNFORD
PHOTOS BY PAUL TAILLEFER



MAN AT WORK: Gilles Lafond puts some finishing touches on the motor of his 1931 Chrysler Imperial limousine.



The Hard Way: Simon Libersan pumps up tire on a 1917 Chevrolet V-3 touring car. Old-style tires hold up to 60 pounds pressure.



FAMILY OUTING: Le Baron Le Blanc, a past president of the vintage auto club, backs his 1927 Dodge Brothers "Fast Four" out of driveway for an

outing while a young neighbor looks on. Many members do much of their own work and vintage cars are restored to run as nicely as they look.



MADE IN MONTREAL: Gord Kavanagh, and his son, Bob, examine a 1908 Comet, (unrelated to the present make). The car is relatively complete and

original except for front doors and cowl which were added by the former owner. The Comet has a wood body covered in fabric.



ALL SET: Clement Poirin installs license plate on his 1933 Packard. Pique above plate is for U.S. vintage club.

History Planned for '67

1908 Rarity Still Survives

The recent discovery of a 1908 Comet touring car in Montreal was not only a stroke of incredible luck for its new owner, but a boost for the Centennial project of a group of Canadian automotive historians.

What makes the Comet so special is the fact that it was actually built in Montreal — in a little plant on Jurors (now Vitre) street at the foot of Anderson. (The factory was torn down just over a year ago to make way for subway construction.)

Cars that were built by purely Canadian companies (as distinct from branches of U.S. companies) are highly-prized and extremely hard to find. This is even becoming true of once-common makes such as McLaughlin and Gray-Dort.

But the Comet is the only car built in Montreal known to have survived. This makes it a jewel for any collector, and a gold-mine of information for automotive historians.

Those vintage motoring enthusiasts who take time out to collect Canadian automotive history are few in number but determined in their efforts to get a book on the subject published in time for the Centennial.

Their task is formidable.

It is easy to get the history of automobiles such as Ford, Chevrolet or Packard. The task is complicated when the make is a more obscure one, and when it is an obscure Canadian one, the obstacles are immense.

In fact, there were over 60 Canadian automobile makers at one time or another—13 of them in Montreal.

The Comet was the earliest here, and the most successful. It was backed by people like Sir Herbert Holt, and production is believed to have gone into three figures (not bad for

that time). The Prince of Wales even rode in one during a visit.

But who ever heard of the 1905 Iroquois from Welland, Ont., the 1910 Mackay from Kentville, N.S., or the 1917 Moose Jaw Standard from Moose Jaw, Sask.?

Or these Montreal cars: 1910 Gereau, 1913 Oxford, 1914 Canadian Baby Car, 1920 Forster, 1921 Mercury, Roberts or Royal; 1923 Duplex, Lavoie or Parker; the 1926 Bourassa 6, or the 1928 Wright Flexible Axle?

Any readers of THE MONTREAL STAR who have information or pictures of these cars can help out in this Centennial project by contacting Hugh Durnford at 123 Percival avenue, Montreal West, or phoning HU. 2-3205.

Driving the family car used to be almost a profession.

A motorist had to know how to start his engine with a hand-crank; how to nurse a non-synchromesh transmission through the gears; how to manipulate a spark lever, and even how to grind his own valves.

He had to be strong enough to change a flat tire on a clincher rim and then hand-pump it up to 55 pounds. He had to be fast enough to raise a bulky, quivering touring car top before a sudden shower soaked him. And he needed the instincts of a homing pigeon to guide him along unmarked country roads in an era long before service stations gave away road maps.

And he loved it all. About this time of year the old-time motorist would happily approach the serious business of getting his beloved Gray-Dort (or Maxwell or McLaughlin or whatever) out of winter storage. Pump up the tires, jack it off the blocks, fill the radiator, put in the battery, fill the vacuum tank, set the choke, spark and throttle, and then give the old engine a spin.

The First Start

Hold the breath until the car catches and roars into renewed life, then get out and stand back as the pulsating, smoking engine gradually settles into the smooth, rhythmic rumble that heralds another motoring season.

There was a challenge and a thrill in motoring back in those days. A glamor and excitement that the owner of today's biggest, shiniest 1966 pushbutton hardtop doesn't dream exists.

But he's wrong, of course. It does exist. Despite thruways, 80 m.p.h. speed limits, traffic jams and new cars that are as alike as they are flashy, there is a growing group of cultists who stick doggedly to the old, hard way.

They are members of the Vintage Automobile Club of Montreal. Ordinary motorists they are not. They have most of the old motoring skills, or are learning them, and they also have in large measure the patience to put up with modern traffic conditions which the old-timers never faced.

But mostly they have the wonderful old cars that make the whole thing possible.

1942 Is Latest

There are about 250 members of the VACM. Between them they own some 560 vintage cars, trucks and fire engines of 95 different makes. The vehicles range in age from the turn of the century up to 1942, which is the upper age limit recognized by the club. Model A Fords are the most common vehicle in the club's roster (108 are listed), followed by Model T Fords (64), Chevrolets (46) and Packards (27). But many rare vehicles are included — forgotten and near forgotten names like Tudhope-McIntyre, Diana, Marmon, Peerless, Schecht :

Steamers and electrics are there, too, and even an old Indian motorcycle.

The vast majority of these colorful vehicles are so well kept up by their loving owners, their spotless condition approaches that in which they left the factory decades ago.

When VACMers aren't out driving their cars or sitting around swapping experiences and leads (a lead is a hot tip where some sought-after car or part is available), they are happiest when up to their elbows in grease, rust, cleaning compounds and paint. This is known as "restoring." It is the curious and grimy process — taking months or years plus hundreds or thousands of dollars — which transforms a dilapidated rusting hulk into a gleaming vintage car.

Many members do much or all of their restoration work right in their own garages. Taking the unrestored car apart bolt by bolt, cleaning and painting, is standard practice. But experienced or skilled members also do their own engine rebuilding, upholstering and spray painting. One man even built most of an authentic engine for his 1909 Tudhope-McIntyre.

The common notion that scrapyards abound in parts for vintage cars is sadly untrue.

They did for a time — up to 1950. Since then, however, the yards have been cleaned out by collectors.

Getting Parts

Members solve the parts problem by (a) ordering what they need from one of the many dealers who make a living catering to this esoteric market, (b) buying a car similar to the one they are restoring, and cannibalizing it for parts (the vehicle to be stripped is known as the "parts car"), or (c) having the item made up from scratch.

Tires, interestingly enough, are virtually no problem. Several firms (including one operated by Winthrop Rockefeller, a brother of the New York governor) produce new tires in old sizes to fit almost any vintage car. Batteries, however, are becoming a problem because modern automobiles switched from six volts to 12 about a decade ago. Almost all vintage cars use six-volt batteries, but production has dwindled to practically nothing.

Restoration is pretty much a male job, but once it is fin-

Vintage
automobile

You Don't Have to Be Rich To Own a Vintage Car

"Hey, buddy, what's she worth?"

This is one of the stock questions a vintage car owner gets almost every time he stops for a red light. He soon develops a stock answer and ceases to give the matter much thought.

But the impression grows that vintage car owners are all millionaires.

In fact, some owners are extremely wealthy. Their vintage car collections may number from 20 to over 100 vehicles. They hire men to do nothing but restore and look after their cars.

Values can get pretty inflated. Instruction books sell for \$60 or more. Colored sales catalogues can cost hundreds of dollars. An early Rolls-Royce sold recently in England for \$27,500.

But it doesn't have to be that way. Vintage Automobile Club of Montreal members come from all walks of life and from all income groups—right down to that of student. It is, in fact, possible to own a vintage car and join in all the activities with an outlay of only a few hundred dollars.

Of course the member with the tight budget must settle for a vehicle that is neither

particularly old nor particularly rare. He is pretty well limited to a car no older than the late 1920s and almost certainly a closed model. But it can still be fun to drive and

as reliable as any.

He can buy a car like that for less than \$200 (if he looks around a bit) and with another \$150 for repairs, a licence and insurance he is on the road.

36036.1-3

**COURS DE CONDUITE
AUTOMOBILE**

A l'intention de toutes les personnes qui désirent apprendre à conduire, les jeunes à partir de l'âge de 16 ans et les adultes, un cours spécial de conduite automobile entièrement approuvé par le Ministère des Transports commencera le samedi 28 mai courant, à l'Auto-Ecole Modèle, 9420 est rue Sherbrooke, Montréal.
renseignements, 352-8210

Pioneers Were a Courageous Lot

Canadian Auto Makers Ended Era In The 20s

Just as Canada was born 100 years ago, so was Canadian motoring.

Two milestones in 1867 heralded the automotive revolution in this country. One was the appearance of the first Canadian self-propelled vehicle and the other was the beginning of the McLaughlin Carriage Company.

It was during warm August

By Hugh Durnford

McLaughlin Carriage Company, now in Oshawa, was a booming industry.

McLaughlin, of course, had more effect on Canadian motoring than did Taylor. It happened that one of Robert McLaughlin's sons, Sam, became intrigued with automobiles and persuaded his father that the company should expand into the

McLaughlins. Often they were gifted mechanical tinkers who concentrated on one or two vehicles. Such a man was George Foote Foss, who built the first successful gasoline automobile in Canada.

Foss, who lives today in Chateauguay, ran a bicycle repair shop in Sherbrooke, Que., in the 1880's. On a trip to Boston he took a ride in an electric car. Though the vehicle broke down and had to be moved home, Foss fell in love with the idea of the automobile. He returned to Sherbrooke and during the winter of 1887 he built his own little runabout, powered by an air-cooled one-cylinder engine. Foss made all the parts in his own shop except for the wire racing-spike wheels and rims. He had to invent many of the parts himself, including the carburetor.

The Foss machine caused a sensation when it appeared, and the creator used it winter and summer for several years. It gave an astonishing 30 miles per gallon of gas. At the time, Mr. Foss declined financial backing to build the car commercially. He attributes the fact he is alive today to this decision.

Fire Destroys Car

Another mechanical whiz was Henri Emile Bourassa, who built a little gasoline runabout in Montreal in 1889 for the wealthy owner of a carriage-building firm. Bourassa got the order because the would-be motorist considered U.S. automobiles of the period inferior and European ones too hard to get. At any rate Bourassa's machine ran beautifully on trips as far as Quebec City — until it was destroyed in a fire.

Bourassa later built other cars in order, but never succeeded in getting into regular production as he wished. He was not the only disappointed one.

Between his time and the depression there were some 12 companies which tried to build automobiles in Montreal. None was more successful than the Comet Motor Company, which stopped production after turning out about 100 vehicles in 1907-8.

Some of the tinkers across the country came up with wonderful ideas. Consider these two: The 1911 Galt, made in Coll. Ont., had a tiny gasoline engine which ran a generator which charged the batteries



Photo courtesy of Dept. of Canada

FIRST CANADIAN CAR: The Henry Seth Taylor steam buggy was given its trial run in August, 1867. No one took it seriously, however. Having no brakes, the car soon was in a bad accident and the wreck was put away in a barn.

days a century ago in the Eastern Townships centre of Stanstead that Henry Seth Taylor put the finishing touches on his incredible steam-powered road vehicle. Much to everybody's amazement the smoke-belching contraption ran and Taylor showed it at a local fair. Unfortunately, it was so far ahead of its time that it wasn't taken seriously, and after a rather bad accident it was put away in a barn. The fact that the machine had no brakes doubtless contributed to the mishap.

Sleighs Admired

Also 100 years ago, an Englishman, Ontario settler named Robert McLaughlin turned his talented hand to building two elegant sleighs for some neighbors. The little cutters were so admired that McLaughlin decided to go into the sleigh and carriage business full time. This he did.

By the turn of the century the

field.

An attempt by the firm to design and build its own cars from the ground up fell through when the chief engineer became ill just as assembly was to begin. Sam McLaughlin then made a deal with William Durant of the Buick Motor Company, in Flint, Michigan. Buick was to supply the mechanical parts and McLaughlin would build its own hand-crafted bodies on them.

That's how the first McLaughlin car appeared in 1907 and why they continued to produce cars just as sturdy and reliable as the Buicks, but a good deal better looking.

There's a story that General Motors President Alfred Sloan once saw a McLaughlin parked outside the New York Buick showroom. "Get that thing out of here," he roared, "before any of our customers see it."

Mechanical Tinkerer

Automotive pioneers were not always empire-builders like the

which provided the electric current which powered the car. Or the 1912 Jules "30", with its horn button in the middle of the brake pedal. There was a certain bizarre logic to that, perhaps, even if it didn't inspire confidence in brakes.

Hold Major Share

The Galt and the Jules "30" never amounted to much, but there were other all-Canadian companies, going concerns in their time and holding a major share of the Canadian market. One of the earliest and biggest was the Russell Motor Car Company of Toronto, a branch of the present-day CCM firm.

Russell was founded in 1905 and later got exclusive Canadian rights to the Knight sleeve-valve engine, made so popular in the U.S. by the Willys-Knight. It never resumed production after World War I. Another of the big Ontario companies was the Tudhope firm of Orillia. Tudhope produced regular cars as well as so-called "highwheelers," which resembled buggies without horses. They were used mainly by farmers between 1908 and 1912, a time when automobiles

were beginning to be accepted. Contrary to general impressions, they were not real pioneer automobiles.

After World War I came the Golden Age of motoring. Cars had become reliable and cheap enough for the mass market. Lucky owner or not, everybody was an expert on spark control and balloon tires. The internal combustion engine put a good deal of the roar into the Roaring Twenties.

During this period the last of the major Canadian auto-makers held sway. Almost anybody who was around in the jazz age remembers the Gray-Dort. This was a sturdy little car built in Chatham, Ont. by another former carriage maker. It was smooth and fast and reliable and best of all, it started in the cold. During its heyday it was so popular in Ontario it outsold the much-cheaper Chevrolet.

But by the end of the twenties, Canadians were pretty well reduced to choosing from U.S. makes. Gray-Dort had folded and McLaughlin had been bought by General Motors in the U.S. The Brooks-steam car, built in London, Ont., enjoyed a brief success but soon vanished, as did the Frontenac of

Leaside, Ont., based on the defunct American Durant.

Today, automobile-building in Canada is simply an assembly process for foreign companies, including the major American firms, Renault and Peugeot of France, and the Swedish Volvo.

But the legacy of the Canadian automotive pioneers remains with two unique vehicles. These are the modern snowmobile, with its junior counterpart, the ski-doo; and the powerful snowblower, a familiar sight on roads and at airports.

Both vehicles were perfected in Quebec, and both are world leaders.

Antique Automobiles Join Expo Cavalcade

Thirteen automobiles bound for Expo 67 drove up Quin-pod Road in Halifax under police escort yesterday — and the cars were as old as the drivers.

They were a part of the centennial tour of antique autos, which includes groups of vintage cars from all parts of Canada, and had just been

bid farewell at a ceremony at the Halifax Citadel.

Earlier the Confederation Centennial Committee of Nova Scotia had hosted a luncheon at the Royal Nova Scotia Yacht Squadron.

The cars, mostly from the Nova Scotia Antique Automobile Club, will travel to Montreal under their own power,

meeting with other antique autos along the way. They will be accompanied by a service truck provided by the tour's sponsors.

They will move into Montreal August 4, where they will participate in a "Concours d'Elegance" to select a champion.

In a brief speech given at the luncheon by Nova Scotia Attorney-General R. A. Donahoe, the car buffs were told the centennial had become the basis for a "new feeling and new pride in our country."

Mr. Donahoe extended congratulations to the group for having the imagination to embark on a centennial project of this nature.

Chairman of the luncheon was H. R. Wyman, chairman of the Canadian centenary celebration committee for Nova Scotia.

Awards are to be given for the best period costumes worn by drivers and their wives at a dinner dance at Montreal's new Chateau Champlain.

Cars and drivers in the Maritime group include: J. E. Vernon Belger, Charlottetown, 1930 Model A Ford pickup; John S. Campbell, Halifax, 1929 Chev coupe; W. P. Clahane, Halifax, 1934 Chev coach; G. W. Dean, Yarmouth, 1924 Ford touring; Richard Dewey, Durham, New Hampshire, 1932 Packard Phaeton; Fred Hickox, Charlottetown, 1929 Chev sedan; and Bill Holtzman, 2520 Stevens St. St Laurent, 1928 Cadillac.

Paul H. Jenkins, Charlottetown, 1921 Ford express wagon; Nathan S. Joudry, Blockhouse, N.S., 1924 Studebaker touring; James C. King, St. John's Nfld., 1930 Ford two-door; Newton MacKay, Charlottetown, 1932 McLaughlin Buick; A. J. McCarthy, Syracuse, N.Y., 1928 Franklin Sp. roadster; R. G. McClung, Bedford, N.S., 1929 Dodge sedan.

John McKillop, St. John's, Nfld., 1929 Ford; Deith Moase, Kensington, P.E.I., 1929 Ford cabriolet; Kenneth R. Morrell, West Mill, Ont., 1935 Lagonda D.H.C.; Douglas Parkman, Charlottetown, 1930 Chev coupe; Ron Pickering, Westmount, P.Q., 1927 Packard 6 roadster; Harry M. Porter, Halifax, 1927 Cadillac 7-pass. touring.

Iain C. Robertson, Rockingham, N.S., 1934 Ford; E. M. Stolarcky, Binghampton, N.Y., 1934 Dusenber Conv. sedan; R. D. Wallace, Halifax, 1934 Dodge (DT6) sedan; William John Aitken, St. John's, Nfld., 1936 Chev.; Keith Collins, Ottawa, 1934 Packard; A. G. Lorch, St. Thomas, Ont., 1937 Packard; and Donald A. Scott, Saint John, N.B., 1927 Ford.



ANTIQUÉ AUTOS lined up inside the Halifax Citadel yesterday prior to leaving on a centennial tour to Expo 67. Drivers of the cars had just come from a farewell luncheon sponsored by the provincial centennial committee at the Royal Nova Scotia Yacht Squadron. (Wayne MacDonald, Halifax Photo Service)

10 Antique Cars Leave For Expo

This morning, at approximately 9.30, the blast from an 1851 Navy Colt revolver, triggered by Hon. Earle Hickey, provincial treasurer, will send the island contingent of antique cars off to Expo in a cloud of well wishes.

The ten fully restored vintage vehicles will set out from the Royalty Mall at 8.45 and travel to the Confederation Centre via Pond St., Elm Ave., Gt. George Grafton, Church, Richmond to Queen St.



After they have been lined up on Queen Street, and prior to the official send-off, Mayor Walter Cox of Charlottetown, will give Newton MacKay, the antique car group's marshal, a gift which is to be presented to Mayor Jean Drapeau of Montreal. Mr. Hickey, will also present the marshal with a gift, from P.E.I. to Pierre Dupuy, commissioner-general of Expo. The Island's antique car enthusiasts, Mr. MacKay representing them, will then present a commemorative plaque to the Centennial Commission of P.E.I.

This morning, along with those from P.E.I., 90 other ancient and classic cars will leave for Expo from several starting points in Eastern Canada. The tour, which is being sponsored by the Canadian Tire Corporation, will include 25 cars from Sault Ste. Marie, 50 from Windsor, Ontario and 15 more from Halifax and Yarmouth, N.S.

The antique cars from the Charlottetown starting point will join the Nova Scotia convoy at Aulac, N.B. and proceed to Moncton. A mobile repair and spare parts vehicle will travel with the Maritime vehicles.

Stop-overs, parades and side-events en route are planned for educational and nostalgic interest.

This Canadian Tire Centennial Tour of Ancient and Classic Cars, will be on display at Expo, August 4-8.

P.E.I.'s representation is as follows: Vernon Bolger, 1930 Model A Ford Pickup; Fred Hickox, 1929 Chevrolet Sedan; Paul Jenkins, 1929 Chevrolet 2-door; Newton MacKay, 1932 McLaughlin Buick; Keith Moose, 1929 Ford Cabriolet; Douglas Parkman, 1930 Chevrolet Coupe; George Scantlebury, 1927 Ford; Keith Collins, 1934 Packard; Donald Scott, 1927 Ford, and Blair MacDonald, driving a 1933 Ford.

WE'RE OFF TO Expo in the moon. Antique Vehicles which will leave for Montreal and Expo this morning were lined

up at the Royalty Mall in Charlottetown last night. Many were on hand to view P.E.I.'s representation in the Canadian

Tire Centennial Tour of Ancient and Classic Cars. The Island cars, ten in all, will meet a convoy from Halifax at Aulac, N.B., and then proceed to Moncton. The oldest vehicle in the P.E.I. contingent is a 1923 Ford, driven by Blair MacDonald, Charlottetown.

***Si vous aimez les
vieilles autos***

● C'est jeudi que plus de 100 autos de vieux modèles se rencontreront à Montréal et elles seront en montre sur la "Terre des Hommes" durant trois jours. Ces véhicules sont partis en trois groupes, deux de l'Ontario et un des Maritimes. Ce dernier cortège incidemment, devait arriver à Rivière-du-Loup hier et il visitera Québec, aujourd'hui; Trois-Rivières et Drummondville mardi, Sherbrooke et Granby mercredi. Quand les trois groupes se retrouveront à l'Expo, on y verra 100 autos allant d'une "Dennis 1902" à une "Packard 1940".

Antique cars turn Expo area into exclusive lot

MONTREAL (CP)—A priceless collection of antique and classic automobiles Friday turned Expo's Palestre Sainte-felene into one of the most exclusive parking lots in North America.

About 100 automobiles, ranging from an authentic 1902 DeSoto to a 1934 Austin, rolled into the park area located on the northern tip of St. Helen's Island to complete the last lap of a centennial rally.

The rally began on July 24 from three separate points—Windsor, Ont., Sault Ste. Marie, Ont., and from the Atlantic Provinces.

From these points the cavalcade wound its way to the final meeting place at Expo. In downtown Montreal the parade was met by a bevy of mini-skirted British pavilion hostesses along with a number of Expo hostesses who accompanied the procession into Expo's Place des Nations.

A sudden downpour which drenched the world exhibition site saw some of the unique models sheathed in plastic "raincoats". Most of the models, however, stood unprotected, gleaming wet tributes to the past, reflecting painstaking hours of human labor devoted to their restoration.

"I wouldn't sell the bullnose for any amount of money," said Brian Moore, a British entrant who had read about the rally in a magazine in Cambridge, England, and had his 1922 Morris Oxford shipped to Canada especially for the occasion.

He said it took him 2½ years

to restore the car after it had been left sitting behind an old house for 23 years.

"I love bullnose," clipped up eight-year-old Sarah, "although I like the Jensen too," she said referring to a new model car which sits in the Moore's garage.

BELLES D'AUTREFOIS, Pavillon

VOIR AUSSI: BELLES D'AUTREFOIS, Pavillon v/c

En 69 toutes les voitures en Ontario devront posséder un épurateur des gaz d'échappement

TORONTO (PC) — Le ministre de la Santé de l'Ontario, M. B. Dymond, a annoncé hier que toutes les voitures qui seront vendues dans cette province à compter de 1969 devront être dotées d'un système de contrôle des gaz d'échappement.

M. Dymond a précisé que la loi provinciale sur la santé publique sera amendée afin d'obliger les manufacturiers cana-

diens à installer le système d'épuration des gaz toxiques imposé aux Etats-Unis depuis le début de la saison automobile 1967.

"Ce délai d'un an, a expliqué le ministre, permettra aux manufacturiers de modifier en conséquence leur plan de travail et donnera à la province la possibilité de mettre au point un système adéquat de surveillance et de contrôle."

Tous les véhicules destinés

au marché américain de l'automobile, qu'ils soient de conception nord-américaine ou étrangère, doivent être équipés d'un système éprouvé en laboratoire et permettant de réduire sensiblement l'évacuation dans l'atmosphère des contaminants que renferment les gaz d'échappement.

Le Canada n'a pas imposé l'installation d'un tel système aux voitures destinées au marché local.

Québec n'a pas l'intention d'appliquer pour le moment de telles mesures

De notre bureau de Québec

QUEBEC—Les Québécois ont les oreilles plus sensibles que le nez!

C'est ce qui se dégage des constatations du ministère des Transports et communications du Québec, qui reçoit plus de plaintes pour le bruit des véhicules-moteurs que pour les émanations gazeuses, qui sont un facteur de pollution de l'air.

Contrairement à l'Ontario, qui se prépare à obliger les fabricants d'autos à installer sur chaque véhicule un méca-

nisme qui réduirait l'émission des résidus de la combustion, le Québec ne voit pas pour l'instant la nécessité de prendre cette mesure.

Le ministère considère que les appareils expérimentés, aux Etats-Unis en particulier, ne sont pas tellement efficaces et qu'ils ont aussi le désavantage d'être très dispendieux. On attend l'invention d'un appareil plus fonctionnel avant d'intervenir.

D'ailleurs, on a fait remarquer que les Québécois ne se

sont pas encore vraiment plaints de la pollution de l'air ou de l'odeur que dégagent les véhicules-moteurs, particulièrement ceux qui sont dotés de moteur diesel.

Par ailleurs, le bruit ne plait pas aux citoyens de la Belle Province. Le ministère se propose du reste, de modifier la loi actuelle du code de la route, de façon à la rendre plus explicite et éliminer ainsi les soi-disant silencieux qui ont cette caractéristique de faire beaucoup de bruit.

○ Terre des hommes

Les "belles d'autrefois" se donnent rendez-vous dimanche, à la Place des Nations pour un grand concours d'élégance, élégance automobile bien sûr, mais aussi élégance vestimentaire.

Les organisateurs du concours y ont convié diverses associations de collectionneurs, dont les Automobile Enthusiasts du Vermont et l'Antique Car Club of America, section de l'état de New York. Un groupe d'Ottawa sera également représenté.

Les participants américains se réuniront en convoi pour atteindre Montréal, et sont attendus au pont Champlain vers 10h. Quant à ceux de Montréal et de l'Ontario, ils devront s'inscrire de bon matin au Champ de Mars, afin de pouvoir démarrer vers 9h30 pour la Place des Nations. Ils emprunteront la rue Craig, la rue Université et l'autoroute Bonaventure, parvenant vers 10h à la Place d'Accueil.

Place des Nations, les deux caravanes seront reformées en groupes distincts, selon la classification des véhicules. Puis les juges se mettront au travail, travail qui, prévoit-on, durera à peu près trois heures. Le concours sera jugé selon des règlements acceptés à la fois par les participants du Canada et des États-Unis. Les trophées seront octroyés à 13 catégories, avec premier, deuxième et troisième prix pour chacune d'elles.

Si l'élégance du concours s'applique avant tout aux automobiles, on n'en espère pas moins que leurs occupants joueront le jeu et qu'ils se vêtiront "ad hoc". Les chauffeurs et leurs passagers ont été invités à porter les costumes pittoresques d'autrefois, costumes qui seront jugés au mérite, le grand public est invité.

Les vieilles autos: des cercueils sur quatre roues

De tout temps j'ai lutté et je continuerai ainsi jusqu'à ce que je gagne mon point, afin que les autorités responsables se décident à instituer une législation protégeant hors de tout doute la personne qui achète une voiture usagée.

Aujourd'hui, je voudrais prendre comme exemple une décision rendue aux Assises par le juge Shorteno. Ce dernier a imposé une amende de \$500 ou trois mois de prison à un jeune homme de 21 ans qui s'était reconnu coupable d'avoir conduit de façon dangereuse pour le public, une automobile construite en 1957. Plus précisément, il avait heurté un piéton. Ce dernier devait quelques mois plus tard succomber à ses blessures.

Avant de rendre sa décision, le juge Shorteno a déclaré : "Dans mon opinion, cette voiture usagée que l'accusé dit avoir achetée la semaine précédant l'accident constituait une menace à la sécurité publique et je m'inquiète fort également qu'on puisse en permettre la vente dans notre ville. Poursuivant ses remarques, le président du tribunal a dit : "Le prévenu a avoué sa culpabilité à une accusation réduite de négligence criminelle, à savoir, conduite dangereuse, punissable d'un emprisonnement maximum de deux ans et de la suspension de son permis de conduire. Selon l'expertise qui a été faite immédiatement après l'accident, il ressort clairement que les freins de la voiture en question étaient dans un état très défectueux, chose que le prévenu savait ou du moins aurait dû savoir.

Il est évident, à mon sens, que le prévenu n'avait pas délibérément voulu mettre en péril la vie de qui que ce soit. Il est aussi manifeste que, dans son esprit, le prévenu croyait, à tort, qu'il avait alors toute la maîtrise de sa voiture et pouvait éviter quelque accident que ce soit. Cette voiture était la première qu'il possédait et on peut de là en déduire que puisqu'il n'était pas un conducteur d'expérience, le prévenu n'avait peut-être pu réaliser à leurs justes valeurs la nature néfaste de l'importance de ces déficiences mécaniques".

Je crois que la sentence du juge a été rendue avec une clémence qui excusera certainement l'accusé; soit \$500 d'amende ou trois mois de prison, et suspension du permis de conduire pour une durée de 18 mois. D'autre part il n'a pas été révélé où ce jeune automobiliste avait acheté sa voiture usagée. On n'a pas spécifié qui était responsable d'avoir incité ce jeune à faire un tel achat. Je ne voudrais rien ajouter de plus à ce qu'a dit l'honorable juge. Cependant, je reviendrai une fois de plus sur ce que j'ai toujours demandé : quand se décidera-t-on à instituer une législation contrôlant la vente des voitures usagées ?

Aucune voiture de terrains d'autos usagées ne devrait être vendue sans qu'au préalable le vendeur n'ait pu fournir une garantie officielle et certifiée qu'elle est en état de tenir la route. Tant que cette loi ne sera pas appliquée, nous rencontrerons sur nos routes de véritables cercueils ambulants et, malheureusement, d'autres personnes seront tuées...

Pas de pitié pour les tacots

A COMPTER DU 1er novembre, les voitures d'occasion vont subir en Ontario des tests beaucoup plus complets et plus sévères que les examens périodiques auxquels sont soumises toutes les catégories de voitures dans certaines provinces. Cette loi est en préparation et le ministre du Transport a expliqué qu'un large éventail d'essais mécaniques auront lieu avant qu'une voiture "usagée" arborant un certificat de "santé" puisse être vendue. Il estime qu'environ 600,000 par année devront subir ce test et il prévoit une augmentation très nette du nombre des tacots qui en raison de ce contrôle plus sévère, prendront le chemin de la cour à ferraille.

La loi fonctionnera comme ceci : toute voiture d'occasion dépourvue d'un certificat devra être vendue sans plaque d'immatriculation et son propriétaire ne pourra obtenir de nouvelles plaques que s'il peut fournir la preuve que sa voiture a subi toutes les réparations nécessaires.

Cette décision n'est-elle pas parfaitement logique quand on

sait que les 360,000 nouvelles autos vendues annuellement dans cette province d'Ontario subissent maintenant une rigide inspection avant d'être livrées aux acheteurs et quand on tient compte qu'habituellement, un propriétaire se défait de sa voiture au moment où des pièces essentielles auraient besoin d'être remplacées ? Cela signifie donc que chez nos voisins, un million de voitures sur un total de 2,800,000 seront complètement examinées tous les ans.

Ici au Québec, nous l'avons dit cent fois, nous détenons le record des accidents de la route et le record des accidents causés ou subis par des moins de 25 ans. N'avons-nous pas d'excellentes raisons de penser qu'un bon nombre de ces voitures sont en mauvais état et aussi qu'un bon nombre de permis de conduire ont été accordés trop facilement, en tous cas plus facilement que dans la province-soeur ? Il y a quelques mois, le jeune possesseur d'une bagnole vieille de dix ans a tué un piéton une semaine

après son acquisition, parce qu'il n'a pu stopper à un feu rouge. L'inspection a révélé que le frein à pied ne fonctionnait que sporadiquement, que le frein à main ne fonctionnait pas du tout et que la direction faisait défaut.

En avril dernier, une loi a aussi été adoptée au Nouveau-Brunswick pour rendre obligatoire l'an prochain l'inspection annuelle des véhicules. Toute personne qui ne soumettra pas sa voiture aux réparations exigées sera privée de son permis. Ici au Québec, il existe des "allées d'inspection" à différents endroits, mais elles ne sont pas assez nombreuses (une dizaine environ) et elles ne sont ouvertes que du 3 juin au 27 septembre, si nos renseignements sont exacts. On ne peut certes pas considérer comme satisfaisants ces moyens de contrôle. Il n'est donc pas surprenant que le Québec ait une aussi mauvaise réputation aux yeux des assureurs et enregistre chaque fin de semaine un nombre croissant de tragédies.

Renaude LAPOINTE

by Edgar Andrew Collard

Dust and Mud

THE FIRST MOTORISTS who tried to drive out of Montreal were venturing on roads meant only for horse-drawn vehicles. The late Mr. George A. McNamee, in his recollections of motoring's beginnings, wrote:

"Driving through the country in the early years, one encountered muddy, bumpy, rutty, greasy and dusty roads and streets. The bumps were comparatively severe because of the design of the springs and the lack of shock absorbing suspension . . . and following a day's drive in the country, the hard, although rough surface of

a city or town street was something to anticipate."

Next worse to the bumps was the dust. The early days of motoring could be called "The Dusty Era." Motorists with cotton dusters protected their clothing, but they still needed a bath after returning from a drive, especially if they had been travelling over a clay or sand surface during hot, dry weather.

Motorists were resented by people living along the roads. The suction from the tires blew the powdered dust into clouds, enveloping those who might be sitting on their front galleries on a warm summer's day.

Andrew J. Dawes put forward the suggestion that the roads should be oiled, as was the practice in France. This would preserve the dust. Instead of being blown to the winds, it would be kept on the roads as a cushion for the tires. Otherwise the automobiles, by scattering the dust, exposed the stones on the roads and damaged the tires.

About 1908 the Royal Automobile Club, at its own expense, arranged with D. W. Lockerby of Lockerby & McComb to oil the roadway between Viauville and Longue Pointe. The policy was continued by the club for several years. Sometimes it met the whole cost; at other times it shared the cost with the municipalities. Many sections of roadway were treated with oil, both on the Island of Montreal and on the South Shore.

Another affliction for early motorists was the mud in wet weather. Cars would sink down to their axles, and the mud gave no traction to whirling wheels. Sometimes a split rail from a nearby fence might pry a car loose. Most often a farmer had to be found to pull the car out of the mud with a team of horses.

The prudent motorist, planning an out-of-town journey, would carry a supply of gasoline, usually in a five-gallon can. He would also take lubricating oil. Gasoline pumps or stations were few and scattered. Not until about 1917 did gasoline stations really begin to increase. The insurance companies also began to discourage the storing of large quantities of gasoline in the home or in the car.

Despite all the difficulties of motoring, complaints would be made to the Royal Automobile Club that drivers were speeding at 30 and even 35 miles an hour. The club was called upon to do something about it. But even club members liked the thrill of flying along a good stretch of road.

"On a week-end," wrote Mr. McNamee, "Frank Anson, President 1910-1912, Howard Pillow and myself had as a guest passenger, the Hon. Gabriel Marchand, M.L.A. . . . By appointment we called at Mr. Marchand's residence located a short distance west of St. Johns and proceeded to the Hotel Champlain, Bluff Point. Mr. Anson was driving his new McLaughlin Buick. Our party got quite a thrill when Mr. Anson speeded the car to up to thirty-five miles per hour for varying distances here and there, where smooth surfaces were encountered. We were, of course, enlisting Mr. Marchand's influence towards better roads."

In the early years of the century Chief of Police Campeau believed that six miles an hour ought to remain the speed limit in Montreal. The Royal Automobile Club thought this limit too restrictive. At a directors' meeting a resolution was passed favoring an increase of the maximum speed limit to 10 miles an hour.

But the Chief of Police insisted "that six miles per hour was fast enough for him." And he took some satisfaction that the bad condition of the city's streets was helping him to keep speeders under control.

by Edgar Andrew Collard

Not interested

PROF. BLISS PERRY of Harvard had just delivered an address on poetry before the University of California. After the address there was a gathering in the library of President Wheeler. One of the regents, or governors, of the university poured out a very tall glass of whiskey. "Mr. Perry," he said, "poetry is a fine thing, but Business is THE thing."

Prof. Perry was goodhumored enough to realize that all people cannot be expected to

have the same interests. It would probably be disastrous for the world if they did. In fact, an abrupt awareness that people must go different ways comes as a not unhealthy shock.

One day Sir Edward Grey (later Viscount Grey of Falloon) was walking through Piccadilly. A flock of sparrows flew down nearby. One, he noticed, had white wings.

White wings on a sparrow! To Sir Edward this was a phenomenon that ought to make the whole world stop to observe.

No man was more devoted than he to the study of birds. When at his house in the country he would be up with the dawn to feed and watch them. His book, "The Charm of Birds," was to embody the learning and interest of a lifetime.

Undoubtedly, there in Piccadilly, was a sparrow with white wings. He made it rise once or twice from the pavement. There could be no mistake: it was very conspicuous. But even more astonishing to him than the appearance of a white-winged sparrow in Piccadilly was the fact that nobody else seemed to pay any attention. It was just as though it had been only another sparrow.

Sir Edward wrote to his wife: "... but no crowd collected, and I though poorly of the Piccadilly people for not noticing."

But why should they notice? They had their own interests and concerns. Sparrows with white wings did not happen to be among them. Sir Edward was only realizing what everyone sooner or later must realize, that most people have a profound indifference towards most other people's interests.

Sir Edward Grey's experience with the white-winged sparrow was not unlike that of Mary Wordsworth, wife of the poet. While walking through the woods, she paused to listen to the lovely sound of a stock dove in a tree. A farmer's wife happened to be passing along the same forest path. She, too, paused to listen. She could be heard saying to herself: "Oh, I do love stock doves!"

Mrs. Wordsworth took the woman to her heart: they were, she thought, fellow-devotees of the beauty of sound. "But," the old woman continued, "some like them in pie; for my part, there's nothing like them stewed in onions."

The ludicrous element in such experiences removes most of the disappointment. But there are other times when the absence of any response, the total indifference, the hopelessness of any sharing, may be terribly depressing.

The pain of such a want of understanding was felt by the American naturalist, John Burroughs. Neither of his parents showed any sympathy for his interests as a naturalist, for his love of books, or for anything he wrote.

This, in itself, was hard to accept. But the same indifference was in his brother Hiram. After four years of work on a book on Walt Whitman, John Burroughs received the first printed copy from the publishers.

"When it came from the press," he writes, "I said to him, 'Hiram, here is the book you have heard me speak about as having cost me nearly

four years' work, and which I rewrote four times."

"That's the book, is it?" he replied, showing no curiosity about it, or desire to look into it, but drumming on the table — a habit of his that was very annoying to me at times, but which he was not aware of."

John Burroughs had made the great mistake: he looked for a sharing of interest where he could not possibly expect to find it.

"Get A Horse!"

THE HORSE IN THE EARLY DAYS of motor-ing was both the motorist's foe and friend. When automobiles were still strange, a horse might bolt at the sight and sound, perhaps overthrowing a buggy and spilling those in it into the ditch.

Mr. George A. McNamee, as the first Secretary-Manager of the Royal Automobile Club, had seen some alarming confrontations of horse and automobile: "Frequently I have seen a terrified animal stand upright on his hind legs and then bolt. In some case in order to pass a horse-driven vehicle, the driver had to place a blanket over the horse's head and nostrils, since the exhaust fumes were sufficient to scare the animal, apart from the noise of the engine. On occasion these exoeriences brought blasphemy from the drivers of the horse-drawn vehicles."

◆ ◆ ◆

But the horse could be the best friend of a motorist whose car was stuck in the mud, or at the bottom of a deep ditch. A story of the period tells of a motorist asking a farmer if his horse was afraid of motor vehicles. "No," he replied. "he has hauled too many of them out of the mud for that."

Mr. McNamee also remembered that drivers of horse-drawn vehicles, or those afoot, when they came upon a motorist in trouble, would shout, "Get a horse!" These words were shouted "in a gleeful or sarcastic tone of voice; perhaps it gave vent to . . . feelings of annoyance previously caused by a motor vehicle or through jealousy."

E.A.C.

7 Gasoline Buggy

AT THE TURN OF THE CENTURY Mr. U. H. Dandurand might be seen driving his "gasoline buggy" on the streets of Montreal. It was Montreal's first automobile. The wheels were large; the springs projected. On a platform was a seat for two persons, a steering wheel, gear and brake levers on the right hand side, a bulb horn, carriage lamps, and sometimes a collapsible umbrella. Mr. Dandurand himself was dressed in the motoring garb of the day — leather cap, pea jacket, gauntlets, goggles and a cotton duster.

◆ ◆ ◆

Seeing Mr. Dandurand driving up Windsor Street in his horseless buggy was one of the memories of the late George A. McNamee. He was Secretary-Manager of the Royal Automobile Club for 46 years. Fortunately, he set down his recollections of the beginnings of motoring in Montreal. I am grateful to his successor as Secretary-Treasurer, Mr. John M. Mackenzie, for making these recollections available to me. They are a unique record of the beginning of an era.

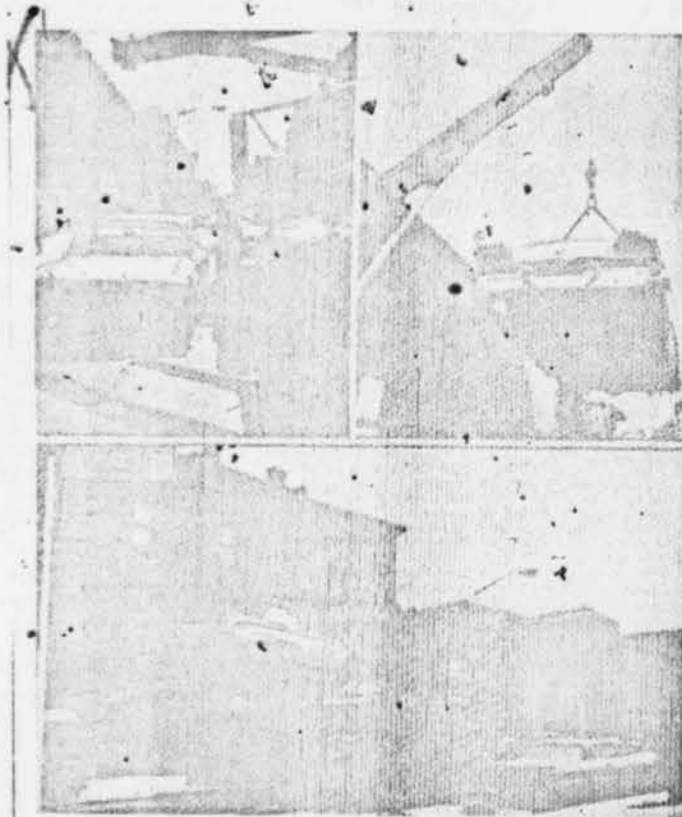
Mr. McNamee recalled that for the first dozen years of this century, all cars in Montreal were equipped with a right-hand drive, just the opposite of today's design. Goose-neck horns were standard equipment and the rubber bulb was affixed to the body of the car at the right side. The gear shift levers and large emergency hand brake were on the extreme right, over the running board.

◆ ◆ ◆

The engine was started by hand cranking. On the model Mr. McNamee operated in 1912 the switch had to be turned to the battery side (dry cells), and after the engine was started, the switch was turned to the magneto side.

Coal oil was used as anti-freeze in winter, later alcohol, then a mixture of alcohol and glycerine. The side lamps and tail lamps were elaborately designed for oil and wick. Headlights were illuminated with carbide gas, later by prestolite cylinders. Heaters did not exist. Many owners would remove the touring body of their cars from the chassis and replaced it with a limousine body for the winter months.

E.A.C.



Exemple à suivre pour Montréal ?

Utilisant une unité mobile spéciale comprenant une grue et une vaste remorque, deux citoyens de New York, Ralph et Joseph Serpico, ont conclu une entente avec les autorités de cette ville et débarrassent les rues du quartier de Brooklyn des voitures abandonnées et des "minoues" inutilisables. Courtiers en ferraille, les deux Italo-Américains paient chaque carcasse 21 cents. Ils ont débarrassé les rues d'au moins 500 voitures jusqu'ici. Cette opération est rentable grâce à l'unité mobile qu'ils ont réussi à mettre au point.

Encore des francophones à Montréal

SAVIEZ-VOUS qu'il existe encore, dans des régions reculées de l'Amérique du Sud, d'authentiques indiens Incas? Saviez-vous qu'on trouve encore, dans certaines îles du Pacifique sud, des spécimens d'espèces animales qu'on croyait à jamais disparues?

Le GUIDE DE ROUTE 1969, publié par le Club automobile Québec, ne parle guère des Incas ou des créatures préhistoriques: c'est une brochure qui se veut le "livre de chevet de l'automobiliste québécois", et qui contient une foule de renseignements utiles, fournis pour la plupart par l'organisation-mère, la Canadian Automobile Association.

Mais le GUIDE emprunte les accents d'un anthropologue stupéfait lorsqu'il décrit le bizarre anachronisme que les touristes pourront remarquer à Montréal. Dans une notice sur la métropole, dont "l'atmosphère parisienne fait la joie des touristes", le GUIDE écrit:

"Les deux tiers de la population de Montréal parlent encore français."

Hâtez-vous pendant qu'il en reste!
G.G.



Nouvelles brèves de l'auto

Avant de modifier une voiture

Avant de se lancer dans la construction d'un véhicule-automobile qu'ils comptent utiliser sur les routes du Québec, les amateurs de mécanique devraient s'assurer auprès des autorités compétentes du ministère des Transports et Communications que leur projet se conforme aux normes de sécurité du ministère et que les matériaux qu'ils utiliseront ont également l'approbation du ministère.

Cette mise en garde vient d'être faite par le ministre des Transports et Communications, M. Fernand Lizotte, dont l'attention a été attirée par le nombre sans cesse grandissant de mécaniciens amateurs qui emploient leurs loisirs à la fabrication de véhicules-automobiles.

Le ministre estime qu'il s'agit là d'un passe-temps qu'il ne faut pas décourager, mais que ceux qui s'y adonnent se doivent de s'assurer que le véhicule qu'ils construiront pourra être immatriculé par le Bureau des véhicules-automobiles s'ils ne veulent pas dépenser de l'argent inutilement.

Touchant les matériaux utilisés, M. Lizotte a demandé aux mécaniciens amateurs de se renseigner auprès des autorités de son ministère, particulièrement s'il s'agit de doter leur véhicule d'une carrosserie de fibre de verre.

Le ministre des Transports a profité de l'occasion pour rappeler à tous les mécaniciens amateurs qu'ils n'ont pas le droit de faire certaines modifications à un véhicule déjà immatriculé avant d'avoir obtenu au préalable la permission du Bureau des véhicules-automobiles. Il a cité l'article 39 du code de la route qui défend de remplacer le moteur, le châssis, la caisse d'un véhicule, ou de convertir le type de ce véhi-

cule en un autre, "à moins que demande n'en soit faite au Bureau des véhicules-automobiles et que permission en soit accordée par ce dernier".

L'ordinateur dans l'automobile

L'usage d'un système électrique contrôlé par ordinateur dans les automobiles permettrait d'en augmenter l'efficacité et la sécurité, de faciliter les réparations et le travail du conducteur.

Un tel système vient d'être mis au point par la compagnie Essex International de l'Indiana qui affirme que dès le milieu de 1970, il sera incorporé à certaines voitures.

Baptisé CEDAC (Computerized Energy Distribution and Automated Control — contrôle automatique et distribution d'énergie par ordinateur), le système serait à l'essai chez Ford et Chrysler. Il se compose principalement d'un petit ordinateur de la grosseur d'une boîte d'allumettes qui peut effectuer jusqu'à 1,000 opérations. L'ordinateur est contrôlé par des sondes intégrées aux divers systèmes de l'automobile.

Recevant des informations de ces sondes, l'ordinateur donne des ordres à des servo-mécanismes qui actionnent entre autres le verrouillage automatique des portières, les essuie-glaces, les fenêtres, les signaux de direction, etc.

Le même système peut faire savoir au conducteur, grâce à un tableau placé devant lui, si tous les feux et les phares sont bien allumés, si la température du moteur est correcte, si la pression d'huile est suffisante, qu'elle heure il est, à quelle vitesse il roule, etc.

Selon la compagnie Essex, c'est là le système de l'avenir car il réunit en un seul système tous les contrôles compliqués des automobiles modernes.

Si vous roulez dans un "Paspartoo", attention à vous!

par Marcel LAMARCHE

Le gouvernement du Québec a décidé de sévir contre la vague d'autos modifiées qui infestent les routes de la province. Désormais, toute voiture qui aura été transformée sans que le propriétaire en fasse la demande au ministère des Transports et Communications sera touée au garage et les plaques d'immatriculation saisies.

En vertu d'une loi provinciale, tout changement apporté à la carrosserie ou à la mécanique d'un véhicule automobile doit être approuvé par le ministère des Transports et Communications. Le directeur de l'informa-



tion au ministère des Transports et Communications, M. Martin Pronovost, nous a dit cependant que la plupart des modifications apportées à des véhicules par leurs propriétaires sont refusées.

Toute personne qui est arrêtée avec une voiture ainsi transformée tout en ayant conservé les mêmes plaques minéralogiques, et qui n'en a pas avisé le ministère, enfreint la loi et risque de voir saisir son véhicule. Elle devra, de plus, payer la somme de \$25 pour l'inspection de sa voiture par les techniciens du gouvernement, qui peuvent refuser ses modifications.

Voitures dangereuses

M. Pronovost nous a révélé que le cas le plus fréquemment rencontré dans les voitures transformées est celui du "Paspartoo". Il s'agit d'une auto de marque Volkswagen dont le châssis a été raccourci et la carrosserie remplacée par une autre en fibre de verre. Le moteur, la transmission et les roues demeurent les mêmes. Quelques-uns de ces bolides sont quelquefois équipés de pneus spéciaux.

Il en coûte entre \$1,000 et \$1,200 pour faire ainsi transformer sa Volkswagen par un garage spécialisé dans ce domaine et environ \$500 si l'amateur d'autos sportives commande les pièces et exécute le travail lui-même. Or, souligne M. Pronovost, il s'agit précisément de cette voiture qui est presque

toujours interdite par le ministère des Transports et Communications.

Les autorités ont déjà saisi plusieurs "Paspartoo" dans les Cantons de l'Est et, après vérification, on a constaté que ces véhicules ne répondaient pas aux normes de sécurité du ministère. La carrosserie, qui semble très fragile, n'est rattachée au châssis que par quelques vis et, au moindre choc, peut être fracassée.

Pas de "Paspartoo" sur les autoroutes

En 1970, toute voiture modifiée ou transformée sera classée dans une catégorie spéciale et le gouvernement émettra de nouvelles plaques d'immatriculation et de nouveaux certificats d'enregistrement. Les propriétaires de tels véhicules pourront, après les avoir fait vérifier, se procurer à un coût

moindre que celui des plaques conventionnelles ces plaques spéciales, qui seront du même format que celles des motocyclettes et porteront la lettre P au début.

Toute personne arborant de telles plaques sur son véhicule sera cependant frappée de certaines restrictions. On ne pourra, par exemple, circuler sur les autoroutes, les voies rapides telles que le boulevard Métropo-

litan et certaines routes provinciales. Ce qui va sans doute réjouir certains promeneurs du dimanche qui s'arrachent les cheveux en voyant ces bolides

filer à leurs côtés, parfois à une allure folle et sans tenir compte des règles élémentaires de la courtoisie ou des règlements du Code de la route.



Le "Paspartoo", un châssis de Volkswagen surmonté d'une carrosserie en fibre de verre. Celle-ci est équipée de pneus spéciaux à l'arrière. Ce bolide, qui est considéré comme dangereux, ne pourra circuler sur les autoroutes l'an prochain.

Snowmobile accidents recalled

Police plan stiff checks of dune buggies

By ROBERT PLASKIN

Dune buggies will not become the problem in summer that snowmobiles have become in winter, if the provincial government has its way.

Order-in-Council 1916, passed recently, has put an end to the "build-it and drive-it" idea behind fiberglass rejuvenations of dead Volkswagens.

Asked if there had been many fatal accidents "involving" dune buggies, QPP Inspector Maurice St. Aubin said:

"None that I know of.

"But we don't want these things to get out of hand.

"Look at snowmobiles," he said. "Last winter 23 people died in snowmobile accidents."

The snow vehicles, Inspector St. Aubin said, are "about as safe as they will ever be."

The problem with dune buggies, however, is that many of them are not safe in the first place, so the drivers "don't even start off with as sure a footing as when they use the snowmobiles."

In addition to general construction standards, a safety inspection will include a mechanical check of the vehicle. No dune buggy will be considered passed unless it carries a safety belt for each passenger, an approved roll bar, mud flaps, and proper engine coverings.

Minimum wheelbase accepted will be 75 inches.

The only accident reported to police concerning dune buggies involved a four-year-old Eastern Townships girl who lost two fingers when she stuck her hand into the fan at the rear of one of the vehicle's engines.

Although police are concerned mainly with dune buggies, the law covers all "modified vehicles and vehicles

constructed by persons other than a manufacturer."

More often than not, says Inspector St. Aubin, the dune buggy is nothing more than a chassis fished out of a junkyard with a fiberglass body bolted on.

Martin Pronovost of the provincial transport and communications ministry, claims that some of the bodies are so weakly bolted on to their chassis that "i only takes a bump to crack the panels or knock the whole body off."

Mr. Pronovost said the law applies specifically to dune buggies made by their prospective drivers, but large output manufacturers in the province will also be checked for safety standards.

Several vehicles made by a Sherbrooke firm, he said, already have been seized, inspected, and ordered off the road.

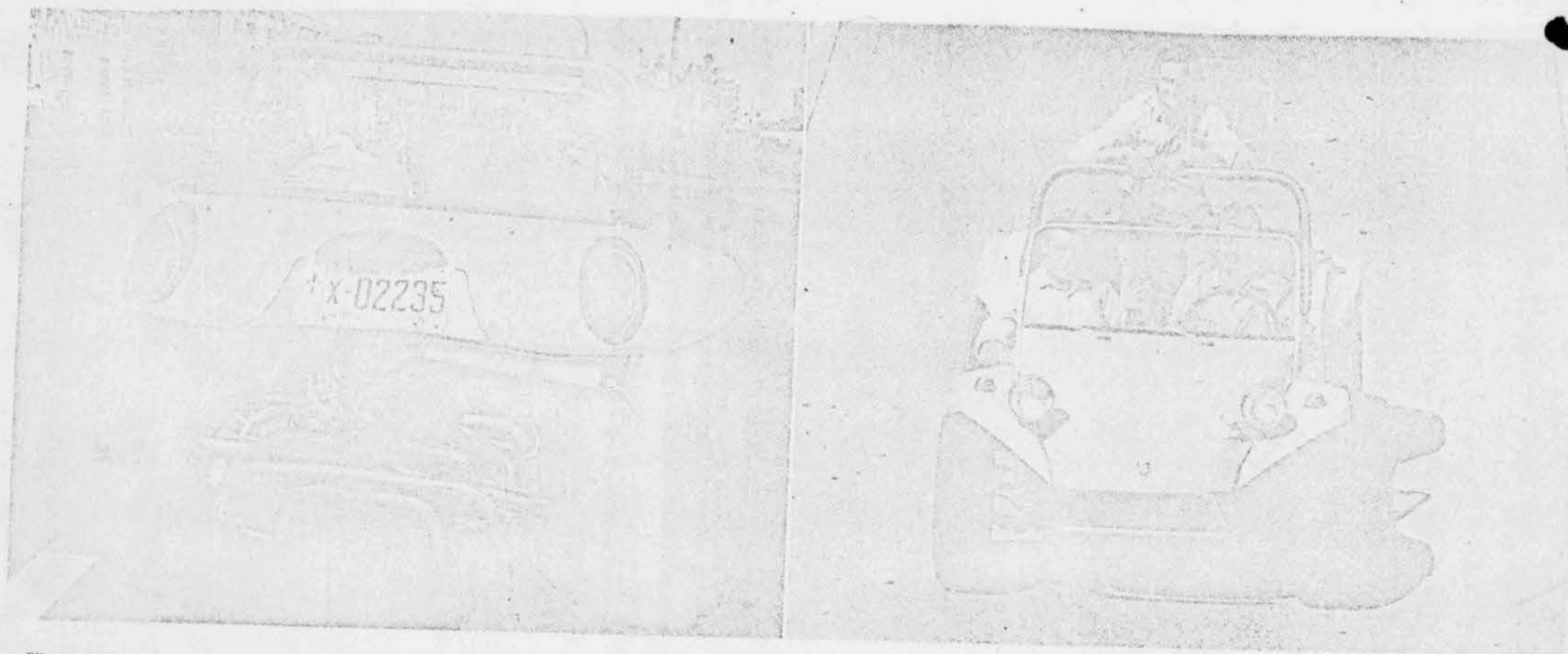
Inspector St. Aubin said that the inspection, by a team of transport and communications department officials, will become compulsory Jan 1, 1970.

"At the present time, we are carrying out spot checks," he said. "But we will be able to inspect them all when they apply for their licence plates."

The inspected vehicles, he said, will fall into one of three categories.

If the buggies are completely safe and meet all the requirements expected of any car or truck, a normal licence plate will be issued and the buggy will be driveable anywhere a car is.

THE MONTREAL STAR, FRIDAY, SEPTEMBER 5, 1953



The dune buggy, from the back and the front. Fun to drive and within reach of the shallow pocket, it nevertheless must be properly constructed and must not become a menace.

Staff Photos by Paul Legace

Quebec might ban tire studs

By WALTER PORONOVICH

Studded tires may be banned from Quebec roads.

THE MONTREAL STAR learned today that the Quebec government, through its department of roads, quietly conducted a survey of conditions of heavily-travelled provincial highways and found that studded tires are a major factor in their deterioration.

The Quebec study, though not yet released publicly, virtually parallels a survey undertaken by the Ontario government which found that studded tires on bare pavements reduces the normal life-span of roads by 50 to 75 percent and may cause a staggering \$127,000,000 in damage to 8,000 miles of road in the next nine years. The Ontario study was released yesterday.

An official of the Quebec roads department said that it is studying its own road check, conducted from about the middle of last winter to mid-summer, and would report to the national assembly with its recommendations.

Though the official declined to speculate on what the final recommendations might be — there are still more tests to be done — he said that every aspect would be considered and possible solutions offered as to how to maintain the roads in the best of possible condition over the longest possible period.

When asked pointedly whether studded tires could eventually be banned, the official said this remains to be seen, but "then anything was possible in order to save the roads."

The roads department spokesman cited one highway — the important Trans-Canada link — where it appeared

evident that studded tires were a factor in its failing condition.

He said the Trans-Canada Highway stretch between Montreal and St. Hyacinthe — especially the Montreal-bound section — was particularly bad, with many spots gone "completely to pieces."

He noted that there was no law governing studded tires — they may be used in Ontario only from Oct. 1 to April 30 — in Quebec and the current findings of road conditions would be examined in this light.

Studding tires has become a lucrative business in Quebec in recent years. It costs only \$7 for the studs alone in addition to the price for the tire itself.

The Ontario study noted that normal life of an average stretch of highway used by 2,000 vehicles a day is 12 to 14 years.

In some instances, this could be cut to little more than three years — or by as much as 75 per cent — if used by vehicles equipped with studded tires.

The report estimated that the average of \$12,000,000 a year in damage for nine years is based on the use of studded tires at the present level of about 34 per cent of vehicles on the road. This is expected to rise to 60 per cent by 1971-72.

Much of the cost in damages comes from the fact that the studs cut through the surface in ruts and the department of roads may have difficulty in obtain-

ing the same guarantees as before from contractors who did the highway work.

Ontario Highways Minister George Gomme said the additional costs of premature resurfacing, patching and highway-marking on provincial highways will be about \$70,000,000, with another \$57,000,000 required for municipal roads.

Though the Quebec picture has not progressed so far as yet, the conclusion that any serious rise in costs of highway maintenance and building in this province would be reflected in gasoline tax and licence fee boosts is obvious.

Ontario officials who conducted the tests said that rear-wheel studded tires are of the greatest benefit on ice in temperatures of 32 degrees. Stopping distance on glare ice at that temperature is reduced by 12 to 30 per cent, and traction on glare ice is improved by 136 per cent.

The stopping advantages decrease at low temperatures and may be entirely lost at five to 10 degrees below zero, not uncommon winter temperatures in Quebec.

Use of studs on all four tires improves the stopping distance on glare ice at 32 degrees by 32 to 46 per cent, and gives better performance on cornering.

The studs also begin to lose their traction advantages after 5,000 miles.

There is no improvement in braking on wet, bare pavement and only margin improvement on dry pavement and the tests failed to confirm estimates that skid-resistance on packed snow could be improved by nine per cent.

AU SUD DE L'ONTARIO

Les pneus à crampons réduisent de 50% au moins la durée normale des routes

TORONTO (PC) — L'usage des pneus à crampons réduit de 50 à 75 p. 100 la durée normale de la chaussée et, au cours des prochains neuf ans, les pneus à crampons pourraient causer des dommages de l'ordre de \$127 millions aux 8,000 milles de routes provinciales et municipales du sud de l'Ontario, selon ce qu'a révélé hier le ministère des Transports de l'Ontario.

La durée normale d'une voie utilisée chaque jour par 2,000 véhicules est de 12 à 14 ans. Le fait que les pneus de ces véhicules soient munis de crampons pourrait réduire la durée de cette voie à un peu plus de trois ans.

C'est dans un rapport préparé pour un comité d'étude des routes de Hamilton que le ministère a donné cet avertissement.

L'estimation des dommages à \$12 millions en moyenne par année pendant neuf ans repose sur l'usage des pneus à crampons par environ 35 p. 100 des véhicules mais on prévoit que l'usage de ces pneus augmentera jusqu'à 60 p. 100 des véhicules enregistrés au cours

de l'hiver de 1971-1972 et gardera cette même proportion par la suite.

En 1971-1972, un million et demi de véhicules se serviront de pneus à crampons et il en coûtera alors \$10,788,000 ou \$7 par véhicule. Selon le même rapport, le coût total des dommages à cette date pourrait s'élever à \$37 millions.

Un problème grave et imminent

Le ministre des Transports, M. George Gomme, a déclaré que "nous sommes en face d'un problème grave et imminent concernant les routes provinciales et municipales qui amènent les véhicules dans le sud de l'Ontario, où le pavé est sec pendant presque toute la durée de l'hiver".

Les dommages sont pires du fait que les crampons creusent des ornières et qu'il est ainsi difficile pour le ministère d'obtenir des entrepreneurs qui ont construit la route les mêmes garanties qu'auparavant.

Selon M. Gomme, les coûts additionnels des réparations de la route ici et

là ou d'une nouvelle surface seront d'environ \$70 millions, plus \$57 millions pour les voies municipales.

"Ceci représente, dit-il, environ 3 p. 100 des dépenses prévues pour la voirie provinciale."

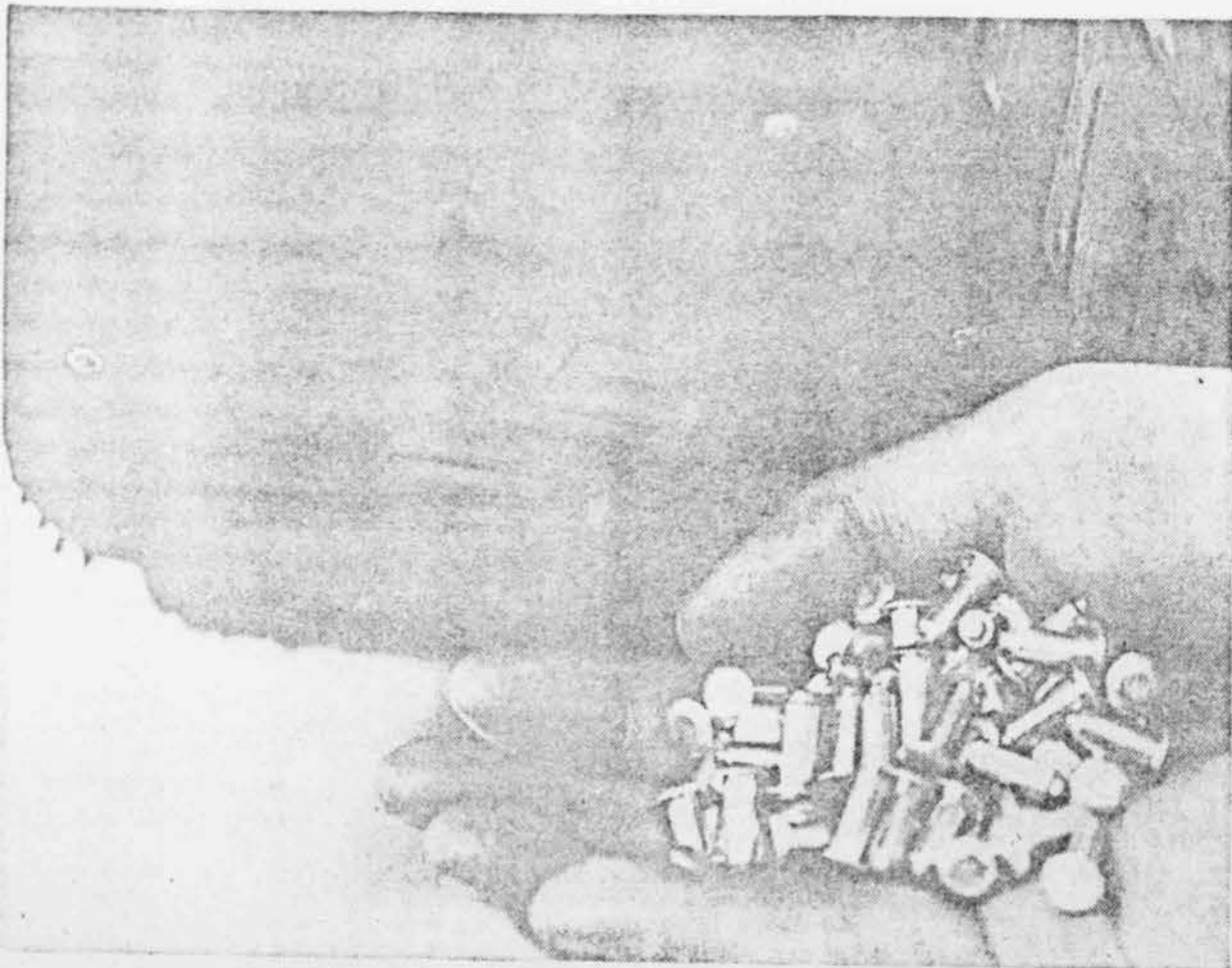
On précise dans le rapport que l'évaluation des dommages n'est prévue que jusqu'à l'année 1978-1979 parce que les besoins de réparations se présentent par cycles et qu'un cycle sera complété au cours de l'hiver 1978-1979, recommençant à nouveau l'année suivante.

Remplacements recherchés

L'usage des pneus à crampons est permis en Ontario du 1er octobre au 30 avril.

On mentionne dans le rapport que des recherches sont nécessaires en vue de trouver des façons de remplacer les pneus à crampons et les chaînes qui contribuent beaucoup en hiver à une plus grande sécurité.

Ce qui use le plus le pavé, selon le rapport, c'est lorsque les véhicules arrêtent, partent ou tournent.



161photo UPI

Des crampons... \$127 millions de dommages

Proved damaging to roads

City engineer calls for tire stud laws

A Montreal city engineer told the 49th annual meeting of the Highway Research Board in Washington, D.C., recently that legislation was needed to govern use of studded tires which, according to some findings, have proved damaging to highways.

J. Hode Keyser, chief engineer of the control and research laboratory of the Montreal public works department, also told 3,000 delegates that there is a "definite need" to design new mixes for pavement to reduce stud-inflicted damage.

He said there is a need to design a bituminous and concrete pavement mixture to resist the wearing action of studded tires.

Mr. Keyser's paper, headed "Effect of Studded Tires on the Durability of Road Surfaces," came less than a week after an Ontario government study found that studded tires on bare pavements reduces the normal life-span of roads by 50 to 75 per cent. The study also found that these tires may

cause \$127,000,000 in damages to 8,000 miles of Ontario roads in the next nine years.

A similar preliminary test, currently being conducted by the Quebec government, has uncovered evidence of highway deterioration by studded tires. The full report is expected to be turned over to the Quebec roads department within two years.

Mr. Keyser said studded tires have raised new problems in the construction and maintenance of roadways.

Two representatives of the Ontario department of highways, told the meeting that estimates of pavement wear indicate that a serious problem exists "for which there are no lasting economical repairs or preventive procedures yet in use." They compared the benefits of studded tire use to pavement damage on experience in Europe and other parts of North America.

They noted substantial pavement wear has occurred in one winter of moderate-to-heavy traffic with only 20 per cent of vehicles using studded tires.

Un expert de Montréal

Il est urgent de légiférer au sujet des pneus à crampons

Les pneus à crampons accélèrent l'usure des revêtements de chaussées. C'est ce qui ressort de deux études présentées par des experts canadiens au congrès annuel du "Highway Research Board" qui s'est tenu à Washington cette semaine. "Il faut se hâter d'adopter une législation appropriée concernant ce type de pneus", a souligné un de ces experts, M. J. Hode Keyser, ingénieur surintendant de la Division technique du Service des Travaux publics de la Ville de Montréal.

L'étude de l'ingénieur montréalais s'appuie dans une première partie sur des observations faites en Suède, où 53% de tous les véhicules sont dotés de pneus à crampons. On y note une détérioration sérieuse de la condition des revêtements. La Régie des routes de Suède a estimé à plusieurs millions de dollars le coût de l'usure en 1968-1969.

De leur côté, deux représentants du ministère des autoroutes de l'Ontario ont rapporté qu'une usure importante du pavage avait été enregistrée au cours d'un hiver sur des routes à circulation modérée et intense où pas plus de 20% des véhicules étaient munis de pneus à crampons. Il y a là, estiment-ils, un grave problème pour lequel on n'a pas encore appliqué de procédures préventives ou de remèdes économiques.

L'étude M. Keyser fait état de tests de dérapage d'un institut de recherche de Suède qui concluent à l'efficacité du nouveau type de pneus sur des surfaces glacées près du point de congélation mais qui pourraient mettre en doute leur valeur sur la neige tassée, la glace très froide et les surfaces glacées recouvertes de sable. C'est pour-

quoi l'ingénieur montréalais affirme que dans les régions urbaines, où les revêtements sont presque toujours à nu ou recouverts de sable, il n'est pas certain que les pneus à crampons soient en somme un avantage. Selon lui, ces pneus réduisent la sécurité sur des pavages découverts, ils occasionnent une usure trop rapide des revêtements et créent des dépressions dans le sillage des roues, ce qui ajoute un autre danger de conduite.

M. Keyser recommande qu'on entreprenne une série d'études poussées sur les différents aspects de la question. Déjà les premiers résultats d'une recherche en Suède ont permis de trouver des mélanges bitumineux qui résistent mieux à l'action des pneus à crampons.



Travail de précision

M. René P. Racicot, ingénieur, compilait sans arrêt les renseignements obtenus (Photo, le Journal—Fabe)

LE PROCÈS DES PNEUS À CRAMpons: LES JUGES DÉMÉNAGENT SUR L'AUTOROUTE...

(Y.B.) — 8 étudiants et leur professeur se sont efforcés de compter vos "clous" le mieux possible, hier, dans l'espoir de vous faire épargner \$127 millions.

C'est hier, en effet, que l'Office des autoroutes a confié à M. René Racicot, un ingénieur civil, et à ses étudiants du CEGEP Vieux-Montréal la tâche d'évaluer le nombre approximatif d'automobiles équipées de crampons et sur combien de roues, encore.

Les tests ont été effectués de 16 heures à 21 heures,

au poste de péage de Laval-des-Rapides, en direction nord... sans trop ralentir la circulation de "pointe".

Oui ou Non?

Ils constituaient la deuxième étape d'une étude entreprise par l'Office des autoroutes, il y a un an. Elle permettra aux techniciens de la Voirie provinciale de décider si l'on doit vous permettre, à l'avenir de "cramponner" vos pneus ou non. Ainsi, depuis plusieurs mois, les postes de Laval-des-Rapides et de Ste-Thérèse ont été pavés de différentes combinaisons

Yves BEAUDIN

d'asphalte ou de béton.

Des profilomètres mesureront graphiquement le degré d'usure montré par chacun de ces composés. Le plus résistant sera ensuite étudié de plus près et peut-être officiellement approuvé pour usage "provincial".

L'expérience d'hier, elle, avait pour objectif de relier à ces degrés d'usure un nombre précis de ces "mange-asphalte".

Inutile de mentionner que c'est la première fois qu'une étude du genre est faite dans le Québec.

Par contre, des expertises ont déjà été effectuées en Ontario, qui ont démontré qu'il en coûterait \$127 millions aux concitoyens de M. John F. Robarts au cours des 9 prochaines années pour réparer les dégâts causés par les fameux crampons.

A moitié...

Tout ce que l'on savait, ou plutôt, "devinait", hier,

vers l'heure du souper, c'est que les automobilistes québécois ne cramponnent généralement que leurs deux roues motrices.

Reconnaissons néanmoins que les autorités ont adopté une attitude positive en ne condamnant pas d'emblée leur usage. Les jeunes techniciens en technique de génie civil étaient MM. Paul Sénéchal, Gilles Paradis, Germain Lavallée, Robert Laurent, Claude Thibodeau, Bernard Avon, Jean-François Garneau et Robert Casaubon.



Report on traffic by Len Rowcliffe

Pavement-wrecking studs may be costly blunder

If there's one noise that can be heard above the thud of dropping temperatures this winter of 1970 it's the furor that's suddenly arisen around tire studs.

To be quite honest, I don't know all the facts in this controversy; and neither, it seems, does anyone else.

One thing I do know; if the warnings coming from some quarters are valid those facts had better be determined, and fast. Otherwise, these little pellets may prove to be the costliest blunder in the history of automotive transportation!

What's the noise all about? Road damage — premature breakdown of road surfaces caused, some experts claim, by the punishment inflicted by tire studs. And they mean premature. According to survey results recently released by the Ontario government, the normal life-span of some road surfaces is being reduced by 50 to 75 per cent.

Translated into terms of dollars — tax dollars out of the motorists' pockets, remember — the Ontario study estimates tire stud damage to 8,000 miles of roadway to amount to a whopping \$127,000,000 in the next nine years!

(Why the estimate was based on an odd number, like nine years, I haven't been able to determine. Unless they're supposing that every resident of affluent Ontario will be wintering in the south by 1979. Or, perhaps their projections show the ultimate traffic jam is scheduled for that year; and cars, no longer able to move at all, won't need tire studs.)

One thing is reasonable to assume; if these estimates are accurate gasoline taxes will have soared to heights that would threaten to put automotive transportation beyond the reach of the average budget.

Are they worth it?

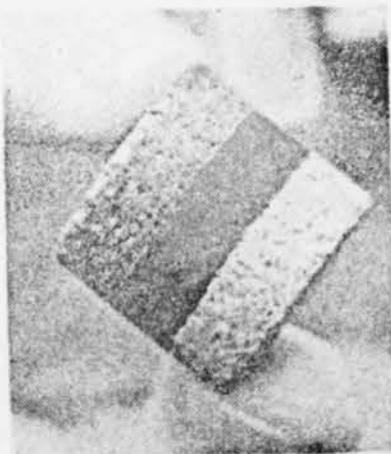
My immediate reaction — a response echoing up from the empty reaches of my wallet — is let's put a stop to them now, before it's too late.

Then I read the opinions of some safety experts who claim that for average city and suburban winter driving, they're not all they're cracked up to be

anyway. Some even say they reduce traction on wet surfaces — which are how salted Montreal roadways are most weeks of the winter.

Let me state here that I am knowingly biased in regard to these gadgets.

Most of my own winter driving is done on city and suburban streets, and high-speed turnpikes. I find modern snow tires more than adequate for most conditions, and I have never felt



Tricolored discs like this are cemented into the pavement (see below, arrowed). Wear is measured by visual examination of the color which shows



the desire to install studs — which I regard as noisy nuisances.

In spite of this bias, I'm trying to keep an open mind — to consider fairly the other fellow's point-of-view. So, apparently, is the Quebec Autoroutes Authority.

Their reasoning follows something along these lines: Part of the reason for building the Autoroutes was to give people and products from rural Quebec faster access to the Montreal marketplace. In many rural areas drivers feel that studs are a winter-time necessity. Ban their use on the autoroutes and these high-speed arteries are lost to thousands of rural motorists — and thousands of rural motorists' tolls are lost to the autoroutes.

Many thousands of city dwellers, of course, also use the autoroutes to speed them to winter recreation areas. Studs, they claim, help them get through to their ski chalets and other off-the-beat-en-track places.

The safety factor

We can't overlook their possible value in accident prevention. If it is shown convincingly that lives are saved each year by the use of studs, then perhaps no price is too high.

As you may have gathered from last Monday's "studs census" at No. 1 toll gate, the autoroutes authority has not been sitting idly by.

Eighteen different road surface mixtures were applied at various points near the Laval-des-Rapides and Ste. Thérèse toll gates before the freeze-up last fall. Monthly measurements with precision instruments began in October and will continue into spring to determine the amount of wear each mixture suffers from studs. Monday's survey was to determine the percentage of cars using studs, and periodic spot checks may be expected on a continuing basis.

I wish them much success, and in the shortest possible time. I'm enough of an optimist to hope they'll come up with a revolutionary new road surfacing material. One with night-visibility characteristics superior even to those of concrete, with ease of maintenance to rival that of asphalt, and with installation and upkeep costs lower than anything we've known before! If they don't find some answers and if those Ontario damage estimates are found to be applicable here, their clatter on dry city streets is not the only noise tire studs will be making in the future!



Staff Photos by Mac Juster

Moon surface? No, it's the stud-broken pavement of the Laurentian Autoroute (first toll booth) this week.

Bleak road future if studs unchanged

By WALTER PORONOVICH

A 40-year-old Montreal civil engineer likes to drive, and he likes roads to drive on.

J. Hode Keyser, chief engineer of the City of Montreal control and research laboratory — which, incidentally, tests everything from tissue paper to heavy machinery — thinks that if the wear and tear on roads is accelerated, as they apparently are through a growing use of studded tires, there may not be any good roads to drive on.

Mr. Keyser recently attended the 49th annual meeting of the U.S. Highway Research Board in Washington, D.C., and spoke extensively on the effect of studded tires on the durability of road surfacing. In other words, they're ripping it apart.

He pointed out the fantastic sums of money which will be required to keep roads properly paved, and called for legislation governing the use of studded tires.

But Mr. Keyser also does more than speak to road experts who really don't need to be converted to the new road dilemma.

He personally has gone out on the roads to test, check and report his findings on street and highway wear, and he sees a bleak future for driving unless the acceleration of road erosion halts, and soon.

Mr. Keyser's interest in studded tires began last summer when a group of road experts from Sweden were in

Montreal.

"They kept talking about studded tires and what they were doing to Swedish roads," he said in an interview yesterday. "It was almost as if they were obsessed by the subject."

Mr. Keyser said he decided to do some checking locally. "The Swedes told me that 53 per cent of the vehicles in that country were equipped with studded tires, with 100 to 150 studs per tire."

"My studies showed that the percentage here wasn't that high and that the tires contained 50 to 100 studs. But I understand the studding will increase," he said.

So concerned was Mr. Keyser with the local road situation that he invented a type of rugo-profilometer, a device for measuring and registering road levels. "This actually measures the profile of a road. I do this periodically and compare the differences of levels."

He said he has the only rugo-profilometer of its type (there are variants in use) and has even patented it. But he hasn't marketed it yet.

Mr. Keyser, who is also a part-time instructor at the University of Montreal's Ecole Polytechnique, conducted his most recent test at the Laurentian Autoroute for the Quebec Autoroutes Authority.

A total of 8,000 cars were checked for studded tires and 38.7 per cent of them had studs.

"The autoroutes are the area's most



J. Hode Keyser

"Swedes kept talking about studs"

important roadways and we must be prepared to cope with the added burden of studded tires and their effect on the various materials used on the roads," said Mr. Keyser, who is also chairman of Canadian Good Roads Association's committee on studded tires.

L'Office des autoroutes fait des recherches

Devrait-on bannir les pneus à crampons?

par J.-C. Fortin

Doit-on continuer de permettre l'utilisation des pneus à crampons sur les autos ou bien prononcer une interdiction catégorique? Voilà un sujet de vive discussion ces semaines-ci, tant chez les individus que chez les ingénieurs en circulation et les responsables de la voirie au Canada.

Lors d'une interview, M. Guy Poliquin, président de l'Office des autoroutes du Québec, m'apprenait que des ingénieurs de l'OAQ effectuaient des recherches théoriques et pratiques depuis 12 mois sur l'usure des chaussées qu'on attribue aux pneus munis de clous de car-

vent être employés en tout temps, mais seulement à des fins spécifiques peu nombreuses. Il faut que la chaussée soit recouverte de glace ou de givre, qu'il y ait une neige plus ou moins épaisse au sol, ce qui réduit considérablement la vitesse normale. Il est à mon avis, dangereux, d'utiliser des crampons sur de grandes distances routières et à haute vitesse, si la chaussée est dégagée.

Attendons les résultats

Gérant du Club Royal Automobile de Montréal, M. John Mackenzie réserve son jugement. Il estime prématurées les déclarations faites à Toronto et à Québec au sujet du bannissement possible de ces pneus: "Il faut posséder toutes les don-

permettre un freinage plus sûr et plus court sur une surface glacée, ce qui évite bien des collisions et des pertes de vie."

Un adversaire convaincu

Pour sa part, un ingénieur-conseil de la société Lalonde, Girouard & Girouard, de Montréal est catégorique: "J'ai deux pneus du genre sur ma voiture et je puis vous assurer que leur utilité est restreinte. Loin de moi l'idée de proclamer que les crampons l'emportent sur les pneus à neige ordinaire, surtout sur ceux à large semelle permettant une adhésion adéquate sur une surface à la fois glacée et enneigée."

Notre interlocuteur constate que les crampons grugent les surfaces avec lesquelles ils vien-

40 p. 100 des autos ont des pneus à crampons

Entre 15 h. et 21 h. lundi, le 26 décembre, quelque 7,000 automobilistes franchissant quatre des postes de péage de l'Autoroute Montréal-Laurentides, à Laval-des-Rapides, ont répondu aux deux questions suivantes: 1) Utilisez-vous des crampons sur vos pneus d'auto? 2) Combien en avez-vous? Un résultat très sommaire indique que 40 p. 100 des automobilistes, soit quelque 2,800 utilisent de tels pneus. Les résultats de l'enquête devraient être bientôt connus. M. Guy Poliquin, président de l'OAQ, précise que les résultats du scrutin éclair du lundi 26 janvier ont été confiés à un ordinateur par le conseiller technique de l'OAQ.

bure ou de tungstène. En ces derniers mois, on décidait de soumettre 18 sortes de pavages différents à des essais. Au poste de péage de Laval-des-Rapides, dans l'île Jésus, on a étendu huit pavages de béton de ciment, tandis qu'à celui de Sainte-Thérèse on étudie le comportement de dix revêtements d'asphalte différents. Il s'écoulera encore plusieurs mois avant qu'on puisse arriver à une conclusion.

Partisan des crampons

M. John W. Boss fils, président de Canadian Motoring Consultants, de Montréal, est favorable à l'utilisation des pneus à crampons, mais dans des circonstances bien précises. "Poussons le principe qu'ils ne peu-

nées pour se prononcer intelligemment sur un sujet, ce qui n'est pas le cas à l'heure actuelle."

M. Mackenzie considère qu'on a tort, dans les milieux gouvernementaux québécois et ontariens, de ne songer qu'aux dégâts imputés à ce genre de pneus (dégâts qui atteindraient \$25 millions annuellement chez nous) sans aborder l'aspect positif de la question, c'est-à-dire la sécurité accrue. "D'après ce que j'ai pu constater, les dommages à la chaussée par les pneus à crampons seraient surtout imputables à ceux qui en font un usage intempestif, démarrant comme des lièvres effrayés. Il faudrait qu'on apprenne aux automobilistes à minimiser les dégâts. N'oublions pas, aussi, que les crampons



Il ne s'agit pas d'un cratère quelconque sur la Lune, mais bien des empreintes laissées dans la chaussée par des pneus à crampons. Ceux-ci provoquent présentement une étude poussée chez les spécialistes de la construction et de l'entretien des routes. Au Québec, les crampons endommageraient les voies publiques au rythme de \$25,000,000 par année.

ment en contact. "J'ai noté moi-même une usure très poussée de la surface de pavage de l'autoroute Décarie, imputable aux crampons. Permettez-moi de vous apprendre que nous (les ingénieurs) ne connaissons pas encore de pierre capable de résister efficacement aux outrages du tungstène et du carbure."

En fin de compte, ce spécia-

liste du génie routier ne voit qu'une solution pour l'instant: une augmentation plus ou moins légère des budgets d'entretien d'hiver des routes et autoroutes. A défaut d'une telle politique, il craint que d'ici à quelques années les automobilistes et les camionneurs ne soient appelés à assumer d'énormes frais pour la réfection routière.

A cause des pneus à crampons

L'entretien des routes pourrait coûter des centaines de millions

La controverse soulevée récemment par l'usage des pneus à crampons qui, selon certains, causent des dommages considérables aux routes, est loin de s'amenuiser. Il serait souhaitable que les spécialistes en la matière se penchent davantage sur ce problème et tentent de trouver des solutions. Le plus tôt possible sera le mieux.

Car au rythme où l'usage du pneu à crampons se propage, le coût de nos réseaux routiers atteindra des sommes astronomiques.

Selon des enquêtes faites récemment par le gouvernement ontarien, la durée normale d'une surface pavée de certaines routes est actuellement réduite de 50 p.c. à 75 p.c. A ce rythme-là, le gouvernement ontarien estime que d'ici neuf ans, les dommages causés aux quelque 8.000 milles de routes seront de l'ordre de \$127.000.000!

Si ces prédictions sont exactes, on peut s'attendre que les taxes sur la gasoline montent en flèche, à tel

point que le transport par automobile deviendra prohibitif.

Mais les pneus à crampons sont-ils vraiment nécessaires? Selon certains experts, ils réduisent la traction sur les surfaces mouillées, comme c'est le cas dans la plupart des rues de Montréal. Alors pourquoi ne pas les interdire immédiatement, avant qu'il ne soit trop tard?

Les autorités de l'Office des Autoroutes du Québec s'inquiètent de la situation et se sont penchées sur le problème.

Dix-huit sortes de pavés ont été mis à l'essai à différents endroits sur l'Autoroute des Laurentides, près des postes de péage de Laval-des-Rapides et Ste-Thérèse. Les vérifications sont effectuées depuis le mois d'octobre et se poursuivront jusqu'au printemps. On saura alors dans quelle proportion chaque chaussée a pu, ou



Des disques tricolores, comme celui-ci, sont enfouis dans le pavé.

non, subir les effets des crampons.

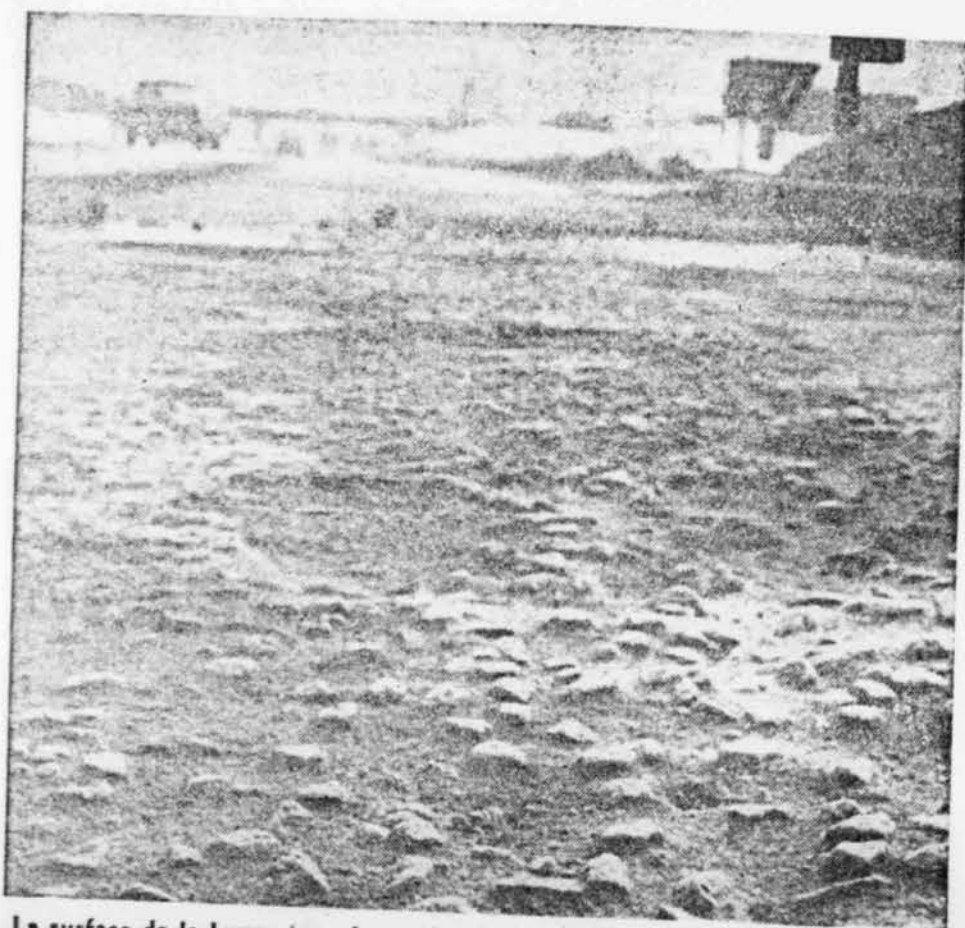
De son côté, un ingénieur civil au service de la ville de Montréal, M. J. Hode Keyser, est d'avis, comme de nombreux autres ingénieurs d'ailleurs, que les pneus à crampons massacrent les routes. Il faudra, d'ici quelques années, des sommes fabuleuses d'argent pour maintenir les routes en bonne condition. Il est d'avis que les gouvernements devraient agir immédiatement pour réglementer l'usage des pneus à crampons.

M. Keyser a rencontré une délégation de spécialistes suédois qui étaient en visite à Montréal l'été dernier. "Ils ne cessaient de parler des pneus à crampons et des dégâts qu'ils causaient aux routes suédoises", dit-il. C'était une véritable obsession.

M. Keyser a mis au point un appareil appelé rugoprophilomètre, qui sert à mesurer le niveau des routes. Il a effectué certaines expériences sur l'Autoroute des Laurentides et il a constaté que sur 8.000 automobiles inspectées, 38,7 p.c. étaient chaussées de pneus à crampons.



Voici les disques dans le pavé. L'usure est mesurée visuellement par l'examen des couleurs.



La surface de la Lune, (pas du tout), c'est la chaussée "massacrée" au premier poste de péage de l'Autoroute des Laurentides.

Saulnier denies plan for pollution control

The city of Montreal over the weekend denied a report that forthcoming municipal legislation would force car owners to install anti-pollution devices on their cars.

Executive Committee chairman Lucien Saulnier described as "wishful thinking" a report in the Toronto Daily Star saying Montreal drivers would be compelled to install the devices.

The city would have no jurisdiction over pollution from cars. Only the province could enact such a law.

However, Mr. Saulnier repeated the city's intention — outlined in a speech to the Board of Trade three weeks ago — to give to council sometime this month a set of bylaws asking the province

for tough new measures against pollution.

Mr. Saulnier has declined to elaborate on what the bylaws would entail.

But unofficial sources speculated they would bring new pollution controls on Montreal island industries. Under the set-up of the new Montreal Urban Community broader legislation against industries would be possible.

Although the city has no jurisdiction over pollution from automobiles, the province last May drafted a proposed air pollution law, the first of its kind for Quebec. The proposed legislation is expected to demand that cars be equipped with after-burners, devices to eliminate harmful emissions by burning waste gases before they leave the car.

La sécurité des autos usagées vendues par Montréal est mise en doute

par André BEAUVAIS

Il n'y a probablement pas un seul dépositaire de voitures usagées, à Montréal, qui puisse compétitionner avec les prix de la Ville de Montréal!

Car la métropole en vend des voitures, elle aussi. Et à prix "fauchés", comme on dit dans les annonces.

Récemment, des citoyens ont acheté des automobiles pour des sommes lamentables comme \$28.50, \$52.96 et \$94. N'allez pas croire que ces voitures ont été achetées pour être placées en musée; elles ont été immatriculées, elles circulent dans nos rues!

D'où proviennent ces vieilles automobiles? Du service de la police, de la flotte municipale, d'une façon générale, où encore de la fourrière municipale.

Il s'agit parfois d'automobiles abandonnées qui ont été remorquées par la Ville ou de voitures "trouvées" ici et là qui n'ont jamais été réclamées.

Est-ce prudent de vendre, à un citoyen, une automobile qui ne vaut pas plus que \$28.50?

La question avait été posée à M. Lucien Saulnier, il y a plus d'un mois, par le conseiller Abraham Cohen.

Le président de l'exécutif avait promis un rapport concernant les ventes de voitures au cours d'encans de la Ville de Montréal.

M. Renaud, directeur du service des achats et magasins, a déposé son rapport au cours de l'assemblée du conseil, mardi.

M. Renaud précise que sur près de 2,000 voitures vendues au cours des derniers mois, seulement 198 ont pu être immatriculées. C'est dans ce groupe de voitures qu'on en retrouve pour des sommes de \$28, \$52 et \$94.

Ce rapport n'a pas du tout

convaincu le conseiller Cohen que c'est une bonne affaire pour la Ville de vendre ces vieilles voitures et, surtout, qu'elles sont en état de rouler sans danger pour l'acheteur.

M. Saulnier a donc informé les membres du conseil que ce rapport serait retourné à la table de l'exécutif pour étude plus sérieuse.

Le conseiller Lynch-Staunton a renchéri sur cette question en demandant à M. Saulnier combien de ces voitures remorquées après avoir été abandonnées sont vendues, puis abandonnées à nouveau et remorquées à nouveau.

Dans son rapport, toutefois, M. Renaud signale que ces voitures appartenant à la flotte municipale sont retirées de la route, alors que des points vitaux comme les freins et la direction n'ont jamais cessé d'être en bonne condition, et leurs pneus sont aussi bons que ceux que l'on retrouve sur un terrain de voitures usagées. Quant aux véhicules très accidentés, ils sont achetés par des personnes qui désirent en récupérer des pièces.

M. Renaud conclut: "La Ville a sans doute comme souci de rendre certains services à ses contribuables, mais il lui faut liquider d'une façon quelconque les véhicules qui encombrant ses rues. Nous ne croyons pas cependant qu'elle doive absorber toutes les responsabilités, surtout lorsque le contrôle de celles-ci est de juridiction provinciale."

I beg to differ

There's nothing to this car business

By Frank Lowe

WHILE perusing the advertisements recently, the advertisements extolling the virtues of the new model cars, it suddenly occurred to me that what this world really needs is the Little Loco.

I mean, the trend is to the ever-smaller car. The Mustang became the Maverick and the Maverick became the Pinto, for instance. There are Gremlins and tiny Toyotas.

Everybody, in fact, seems to be betting that what this country really needs is a small, small car. The smaller the better.

That is where my Little Loco comes in.

First, I should explain the name. I knew I had to have a catchy name, but as I couldn't afford to go to a fancy advertising agency where they brain-storm names out of thin air, I had to do this myself.

I thought of things such as the Gnat or the Doe or the Lemming. But I had to discard each of these.

The Gnat, for instance, conjures up the image of a pest. And nobody wants a pest for a car.

The Doe is much too timid. Car-owners today, even those who want small machines, want cars that carry names full of menace and wildness. No red-blooded car owner would admit to having a penchant for a Doe.

Then it came to me. The Volkswagen has always been referred to as the Bug. Obviously, it would cause legal difficulties if I came out with an automobile called the Littlest Bug.

Line of reasoning

But in our lingo if someone or something is bugs (as in Bunny) he or it is regarded as slightly nuts.

Nuts can also mean crazy. Ergo, Loco.

So there was my own line of brainstorming, from Bug to Littlest Bug to Little Loco.

Anyway, I had a name for my new small car. Now came the matter of building it. The fact that I know nothing about mechanics did not worry me because after driving some of today's big and small cars I am convinced that the people who build them aren't overly-endowed with mechanical know-how either.

Perhaps a tightly wound rubber band would suffice for the Little Loco. At least it could be billed as the one car designed to help cut down on pollution.

No problem

But what about the design?

Well, again, I foresee few if any problems.

The main thing is to get a hot color, but give it a name no one has ever heard of before. Lunatic Yellow (It will blow your mind) or Rapping Red (The only color that talks back to you) are a couple of possibilities.

But my real genius will be lavished on the inside of the Little Loco.

The conventional automobile manufacturers producing the ever-smaller car have really lacked guts. They keep insisting that even in their smallest small cars, there is something known as the back seat.

The advertisements claim that these small cars can carry four people "comfortably," as well as having trunk space.

This, of course, is a lot of nonsense. There is, I will grant you, an upholstered, board behind the front seat but the only animals who could use it comfortably would be a well-behaved Chihuahua, accompanied by an equally well-behaved girl Chihuahua.

So as the automobile manufacturers have eliminated the back seat, without actually admitting this, I will with my Little Loco carry this small car concept to its logical conclusion.

My Little Loco will be so small it will not have any front seat in it. In fact, nobody will be able to get into a Little Loco at all.

It will be the ultimate in small cars — ultimately useless.

And think what a status symbol this will make the Little Loco. You will be the only person on your block to be able to afford the Little Loco — the one car in the world you can do nothing with but park in your driveway and admire.

The Little Loco should make me a fortune.

Copyright 1970

La CUM n'encourage pas les pneus à crampons

par André BEAUVAIS

Le comité exécutif de la Communauté urbaine de Montréal n'encourage pas les automobilistes à munir leur voiture de pneus à crampons.

Quant aux automobilistes qui décideront de le faire, l'exécutif les invite à ne poser des crampons aux pneus que si c'est absolument nécessaire et à ne les garder que durant la période la plus courte possible.

On recommande surtout à ceux qui conduisent des automobiles munies de pneus à crampons d'être très prudents au moment de freiner.

C'est M. Lucien Saulnier, président du comité exécutif de la Communauté urbaine,

qui a fait cette déclaration, hier.

Il a expliqué que c'est un problème important puisque le comité exécutif se doit de réduire autant que possible les dépenses d'entretien et de réparation des chaussées sans, par ailleurs, compromettre la sécurité des citoyens.

L'initiative de l'exécutif de la Communauté urbaine fait suite à divers rapports techniques concernant l'emploi des pneus à crampons, leur degré de contribution à la sécurité, leur influence sur la détérioration des chaussées résultant d'expériences réalisées au cours de l'hiver 1969-70.

Afin d'éviter, selon M. Saulnier, que les citoyens ne considèrent le pneu à crampons comme une panacée pour leur sécurité, l'exécutif a tenu à publier les renseignements suivants:

- l'efficacité des pneus à crampons ne se manifeste pleinement que sur une chaussée recouverte de glace lorsque la température ambiante oscille autour du point de congélation, les journées où ces conditions prévalent étant peu fréquentes;

- sur de la neige tassée, ou sur une chaussée où l'on a étendu du sable, la distance de freinage reste pratiquement la même pour le pneu d'hiver ordinaire et le pneu à crampons. Il se répand en hiver beaucoup de sel et de sable sur les chaussées de la région métropolitaine et cela à chaque tempête de neige.

- sur une chaussée sans neige ni glace les crampons causent même des inconvénients: ils augmentent en général la distance de freinage;

- un véhicule muni de pneus à crampons à l'arrière seulement n'a pas une bonne stabilité directionnelle. Pour assurer cette dernière et améliorer le freinage, il faudrait équiper tous les quatre pneus de crampons;

- la distance de freinage sur la glace n'est diminuée que de 10 à 30% par le pneu à crampons et reste quatre fois plus élevée sur une chaussée sans neige ni glace;

- même si la distance de freinage est diminuée il faut toujours compter avec le véhicule qui suit et qui peut être équipé de simples pneus d'hiver. Sa distance de freinage étant plus grande, on risque un tamponnage arrière.

M. Saulnier a terminé en disant qu'après mûre réflexion, qu'après avoir pesé les avantages et les inconvénients résultant de l'usage des pneus à crampons, le comité exécutif a décidé de ne pas recommander au gouvernement de la province d'en interdire l'usage, considérant de plus le pourcentage actuel de véhicules qui en sont équipés.

La CUM veut décourager l'usage du pneu à crampons

Le comité exécutif de la CUM a décidé, après étude, de ne pas recommander l'interdiction des pneus à crampons mais il met en doute sérieusement le supplément de sécurité que l'on attribue à ces pneus.

La Communauté urbaine de Montréal avait commandé quelques études sur la détérioration de la chaussée que causeraient ces pneus. Dans un communiqué remis aux journaux, le comité exécutif de la CUM déclare: "Après mûre réflexion, après avoir pesé les avantages et les inconvénients résultant de l'usage des pneus à crampons, nous avons décidé en considérant le pourcentage actuel des véhicules munis de pneus à crampons, de ne pas recommander, dans l'état actuel des choses, au gouvernement de la province d'en interdire l'usage."

Par ailleurs, le Comité exécutif invite les automobilistes de la région métropolitaine à n'utiliser des pneus à crampons que dans des cas de nécessité absolue. Le communiqué précise qu'il ne faut pas considérer ces pneus comme une panacée pour la sécurité.

Selon les études entreprises par la CUM, l'efficacité des pneus à crampons ne se manifeste que lors des rares journées où la chaussée est recouverte de glace et où la température oscille autour du point de congélation. Sur une chaussée recouverte de neige tassée ou sur laquelle on a étendu du sable ou du sel, ces pneus ont la même efficacité que les autres; sur une chaussée recouverte de glace, il y aurait peu de différences dans la sécurité. D'autre part, sur une chaussée sans neige ni glace, ces pneus augmenteraient la distance de freinage et lorsque seuls les pneus arrière sont munis de crampons, la stabilité directionnelle du véhicule est affectée.

MUC discourages studded tire use

By DAN KARON
of The Gazette

The Montreal Urban Community has come out against the use of studded tires under all but exceptional weather conditions.

However, the MUC executive committee has decided, at least for the time being, not to ask the Quebec government to ban their use.

In a report released yesterday, the MUC said that studded tires should not be considered by motorists as a "safety panacea."

It gave this advice to area motorists after making a study on the advantages and disadvantages of using studded tires.

The following are the report's chief findings:

— The advantage of studded

tires is apparent only a few winter days when a pavement is covered with ice and the temperature hovers around the freezing point.

— The stopping distance is almost the same as a vehicle without studded tires on pavements that are covered with abrasives.

— On dry pavements, studded tires are an "inconvenience" and increase the braking distance by four times to that of a vehicle with regular tires.

— Equipping a vehicle with studded tires only on the back wheels is "not a very good directional stabilizer."

— Even when studded tires decrease the braking distance of a vehicle, that motorist is in danger of a rear-end accident with a vehicle not equipped with studded tires.

Au laboratoire de recherches de Montréal

Les pneus à crampons: importante découverte d'un mélange bitumineux pour réduire l'usure sur les chaussées

par Denis MASSE

Le laboratoire de recherche et de contrôle de la Ville de Montréal vient de faire une importante découverte qui facilitera probablement l'usage des pneus à crampons: les techniciens ont en effet mis au point un mélange bitumineux qui réduira de 80 p. 100 l'usure observée actuellement sur les chaussées ordinaires.

"Autre avantage appréciable, souligne le chef de ce laboratoire, M. J. Hode Keyser, le revêtement que nous recommandons coûtera sensiblement le même prix que les autres types actuellement en usage".

Le mélange proposé par le laboratoire est composé d'un agrégat beaucoup plus dur, donc beaucoup plus résistant que les types ordinairement employés, à composition granulométrique très différente, ainsi que l'emploi d'un mortier ayant beaucoup plus de cohésion.

L'heureux résultat des recherches menées par le laboratoire montréalais a été communiqué cette semaine à Washington, à l'occasion du 50e congrès annuel du Conseil de recherche des autoroutes.

Laboratoire unique

Le laboratoire de recherche et de contrôle de Montréal est le seul du genre en Amérique du Nord. Il a été mis sur pied dès le début de l'emploi généralisé des pneus à crampons, grâce à l'intérêt manifesté par M. J. Hode Keyser, qui, à la suite d'un voyage dans les pays scandinaves, s'est rendu compte qu'on utilisait aussi en Europe les pneus à crampons et que l'usure plus rapide de la chaussée amenait à des études en laboratoire.

M. Keyser, avec son équipe de techniciens, a donc mis au point un appareil permettant de mesurer l'usure causée par des pneus à crampons. Et cet appareil est beaucoup plus simple que celui qui a été construit à Stockholm.

Les études sont menées conjointement par la section transport du Génie civil de l'École polytechnique et par la Ville de Montréal; elles sont financées par le Conseil national de recherches du Canada et par le ministère de la Voirie du Québec.

Le laboratoire montréalais occupe un immeuble important de la rue Louvain, près Christophe-Colomb.

La chaussée s'use dix fois plus vite

Les tests réalisés au laboratoire de Montréal ont amené à la conclusion que la chaussée s'use dix fois plus vite avec les pneus à crampons.

Le gouvernement devra donc, dans ces conditions, accélérer le rythme de remplacement des revêtements de routes. A ce sujet, une étude faite en Ontario a révélé que la remise en état des routes endommagées par les pneus à crampons coûtera \$217 millions à cette province d'ici huit ans.

C'est cette révélation qui a amené les autorités à bannir les pneus à crampons des routes ontariennes à partir du 1er avril.

Cependant, si l'on parvenait à diminuer l'usure de la chaussée au point de ne pas précipiter le remplacement usuel des revêtements, les pneus à crampons pourraient regagner la fa-

veur des gouvernements.

Cette diminution de l'usure peut se trouver dans la composition des revêtements de bitume ou de béton, ainsi que dans la forme de pneu et le mode de fabrication du crampon lui-même.

Avant l'usage des crampons, l'usure de la chaussée était estimée à ¼ de pouce par dix ans.

Depuis l'avènement des crampons, chaque passage de véhicule enlève un millionième de pouce à la chaussée. Comme il y a eu 3,500,000 passages avec crampons sur l'autoroute du nord, dans chaque direction, l'usure est passée à ¾ de pouce en un an.

Dans une ville comme Montréal, les données du problème sont totalement différentes d'avec les grandes autoroutes à circulation dense et rapide.

Le laboratoire a en effet établi que l'usage actuel des pneus à crampons à Montréal ne pouvait pas causer un

grand tort parce que les dégâts observés dans les rues se situaient au-delà du rythme ordinaire de remplacement de la chaussée.

C'est d'ailleurs ce qui a amené l'ex-président du Comité exécutif de la ville de Montréal, M. Lucien Saulnier, à déclarer l'automne dernier que "dans l'état actuel des choses, la ville n'avait pas l'intention de recommander au gouvernement de la province d'interdire l'usage des pneus à crampons".

La fausse sécurité du pneu à crampon

Il a été établi que les pneus à crampons améliorent très sensiblement la résistance au dérapage sur

des chaussées recouvertes de glace vive.

La distance de freinage peut même être diminuée de 30 p. 100 dans ces conditions.

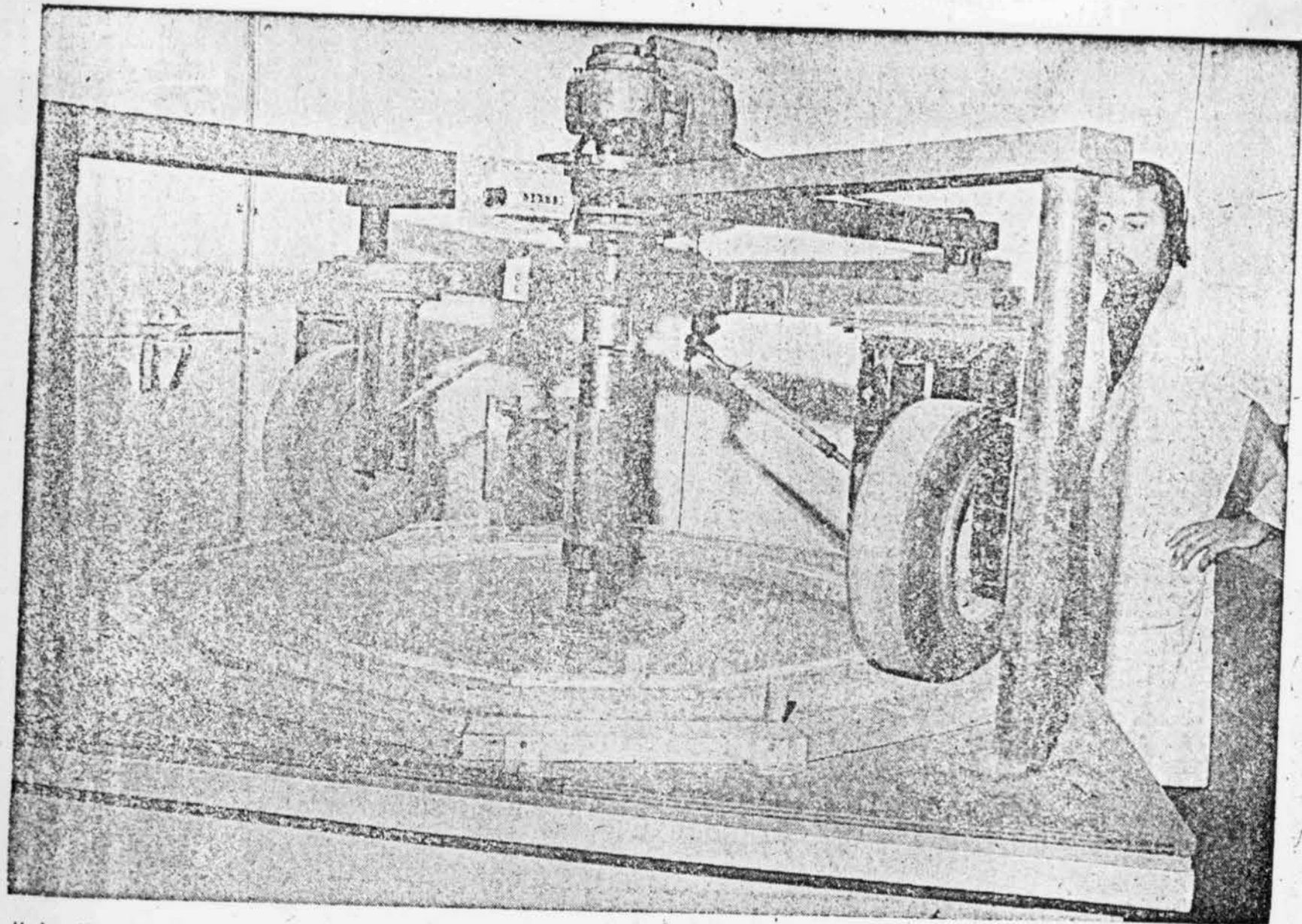
Cependant, le pneu à crampons n'a pratiquement pas d'effet sur la glissance d'une surface glacée qui est sablée ou d'une surface recouverte de neige tassée. Comparés avec des pneus ordinaires, les pneus munis de crampons augmentent même la glissance d'un revêtement non glacé.

Pour cette raison, il y a peu d'avantages à employer des pneus à crampons dans une ville comme Montréal où les chaussées sont pratiquement toujours sablées ou complètement déneigées. Le service de la voie publique de Montréal répand annuellement environ 10,000 tonnes de sable et 83,000 tonnes de sel dans les rues de la métropole.

Si le laboratoire de recherche et de contrôle de la ville de Montréal concentre ses efforts sur l'usure de la chaussée, le ministère provincial de la voirie se préoccupe davantage de l'aspect de la sécurité offerte par les pneus à crampons.

Les recherches effectuées au laboratoire montréalais ont un côté nettement positif. "Même si les pneus à crampons devaient être bannis, explique en effet, M. Hode Keyser, toutes ces études vont servir de base pour créer de nouvelles normes de revêtement".

LA PRESSE, MONTREAL, SAMEDI 23 JANVIER 1971



M. Jean-Marie Savard surveille dans une chambre froide le passage des pneus à crampons sur des briquettes représentant l'autoroute. C'est cet appareil fort simple

photos Réal Saint-Jean, LA PRESSE

Montréal a trouvé la solution au problème causé par les crampons

Le Laboratoire de recherches et de contrôle de Montréal vient de rendre publics les tests effectués sur l'usure de la chaussée depuis l'utilisation de pneus à crampons.

C'est ainsi qu'on a pu constater que si l'usure de la chaussée, avant l'usage de crampons, était estimé à 1/4 de pouce par dix ans, depuis l'avènement du crampon, chaque passage de véhicule enlève un millionième de pouce de la chaussée. C'est dire que sur l'autoroute des Laurentides où il y a eu une saison 3,500,000 passages avec crampons, l'usure est passée à 1/4 de pouce en un an.

La solution: nouveau produit

C'est ainsi que ce laboratoire, qui est dirigé par M. J. Hode Keyser et qui est financé conjointement par le Conseil national de recherches du Canada et par le

ministère de la Voirie du Québec, vient de faire une importante découverte. On a en effet mis au point un nouveau mélange bitumineux qui réduira de 80 pour cent l'usure actuellement observée sur les chaussées ordinaires, et dont le coût de revient est sensiblement le même que celui des autres types présentement en usage.

C'est à l'occasion du cinquantième congrès annuel du Conseil de recherches des autoroutes qui s'est tenu la semaine dernière à Washington que ces révélations ont été faites par M. Keyser.

**Studded tires are an advantage
when they're properly used**

Sir, — I would like to add to the letter by Mr. R. Lazarus (March 6) on studs for tires.

My experience closely parallels that

of Mr. Lazarus, but I am irritated by the faulty use of studded tires that does bring about all the damage to the roads and prohibition of studded tires in some areas.

Studded tires should be driven the same way as ordinary winter tires would be driven under slippery road conditions:

Drive slowly, brake using the engine. Don't use brakes until you have slowed down so much, that you want to stop.

Don't spin your wheels. This will not only burn up the tires, but it will grind into the road as much as if you were using the brakes.

My work necessitates driving under all kind of road conditions and before I had studded tires my car skidded out of control on ice, at least once a year, even at speeds of 15 or 20 m.p.h.

Studded tires definitely do add to safer driving, when properly used.

H. M. Fischl,
Montreal.

NRC probe checking beams

Those headlights cause death!

By PETER CALAMAI
of The Gazette

OTTAWA — We drive too fast at night.

Almost every study of headlights has demonstrated that a North American driver, travelling at 60 mph in the dark, often can't see a hazard 500 feet ahead — his minimum stopping distance.

The National Research Council here is now several months into a five-year program aimed at setting standards for safer headlights on Canadian cars.

"I don't know why people drive at 60 miles an hour when they can't see far enough ahead," says Bob Brown of NRC's Structures and Materials Laboratory.

Kid ourselves

"But I do it myself; I guess we try to kid ourselves."

There's no use trying to kid the light-measuring equipment installed in a blackened-out laboratory at NRC's Uplands complex.

And the 630 individual readings already taken for each type of 18 headlights at the lab have provided the scientists with preliminary patterns of exactly how the light spreads out from a car's headlights.

The answer? Not so good.

On bright beams the North

American headlights stack up fairly well against European models — although the European types are measured 82 feet away and the American only 60 feet.

But on dim beams, the European lights have more even distribution and throw extra light off the side, where any potential hazard might lurk along the road.

Complex answers

The NRC scientists, working in collaboration with the federal Ministry of Transport, are looking for more complex answers than this.

When Phase One of their work is finished they will have complete light contour maps, called isocandela diagrams, for all headlight makes on the Canadian market and many European types as well.

While this work is going on, Phase Two starts. A specially-modified 1970 car will head out next month from the NRC labs with \$20,000 worth of complex computing and recording equipment stashed in its trunk.

After the researchers gather basic information about varying driving habits of several persons, they will begin testing headlights along a stretch of unopen four-lane expressway near this city.

Different shapes and sizes of "targets" — representing

everything from a small animal to a man — will be positioned along the roadside.

Photoelectric eyes — just like those things which sup-

posedly keep modern elevator doors from closing on tardy passengers — will pinpoint when the headlight beam strikes the targets.



A CAUSE DE L'INCONSEQUENCE DU GOUVERNEMENT

Le Québec est devenu le dépotoir des "minounes"

par
Robert
Lévesque

La fête de la reine, ô cynique coïncidence, aura coûté la vie à 24 personnes, au Québec. De son lointain royaume d'outre-tombe Victoria, par son anniversaire, extermine petit à petit ses "drôles de sujets", les Québécois, en les rappelant vers elle.

Laissons là cette facile ironie pour en arriver au sujet qui nous intéresse: les accidents de la route Au Québec, nous avons le triste championnat en ce domaine (voir la Patrie du 11 avril). Chaque long congé en particulier, comme celui de la "reine", confirme cette réalité: le Québec, plus que toute autre province, voit ses habitants se tuer sur les routes. Cette fin de semaine-ci, 16 Québécois se sont tués, en trois jours. C'est la moitié des morts de Saint-Jean-Vianney, et pourtant on n'en fait pas de manchettes.

Inconscience

Toutefois, une fois de plus, on se pose des questions, et si on creuse le moindre domaine de la sécurité routière, on fait face tout de suite à un problème grave: l'inconscience des services gouvernementaux.

Allons droit au but: le Québec n'a jamais adopté une législation qui obligerait tout propriétaire d'automobiles, et en particulier d'automobiles achetées de seconde main, à faire subir une inspection officielle et détaillée de son véhicule. Evidemment, tout accident n'est pas causé par des déficiences techniques, mais cette précaution éviterait sûrement le 15% des accidents dus à ces négligences.

Au Québec, n'importe qui, pour être précis, peut s'acheter ce qu'on appelle une "minoune", c'est-à-dire une voiture usagée fort douteuse, et s'en aller chercher un permis de conduire. Jamais on ne lui demandera d'inspecter son véhicule.

Si la personne veut échanger un permis à la suite d'un échange de voiture, il suffira que le vendeur soit présent. Quand l'on connaît ceux qui vendent les "minounes", la précaution n'est pas grande, puisque le vendeur ne sera pas intéressé à ce que sa vente soit annulée.

Donc, sur les routes du Québec, n'importe qui, avec n'importe quelle voiture (une vieille carrosserie avec un moteur ajouté "en amateur") peut circuler. Rien ne l'empêche.

Sévérité exemplaire

Si l'on regarde ailleurs, en Ontario par exemple, on se rend compte que cette situation au Québec est très particulière. En effet, dans la province voisine, tout véhicule doit être inspecté lorsque son propriétaire passe son examen de conduite, ou échange son permis de conduire.

C'est ainsi qu'un Québécois, avec sa "minoune", s'il se rend en Ontario, devra

subir un examen technique de sa voiture, et possiblement se la faire interdire, si celle-ci est en trop mauvais état. On estime ainsi, en Ontario, faire échec au fléau des accidents routiers. On peut voir, d'ailleurs, que le taux des accidents y est beaucoup moins élevé qu'ici.

Inadmissible

Il est plus qu'inadmissible, vis-à-vis l'importance grandissante des morts de la route au Québec, que le gouvernement n'ait pas encore adopté une politique plus ferme, semblable à celle de l'Ontario, afin de mettre un frein, si l'on peut dire, à la multiplication des voitures douteuses et dangereuses sur les routes. Un simple système d'inspection obligatoire suffirait, et l'on pourrait éviter ainsi quelques-unes des vingtaines de morts de nos longues fins de semaine. Ce serait un début de la guerre aux accidents routiers.

SEUL INSTRUMENT

Un service d'inspection inadéquat et amateur

Il existe bien un service d'inspection des voitures "douteuses", au Québec, sous l'égide du ministère provincial des Transports, mais son action semble tellement limitée, au dire même de certains des responsables, qu'il ne constitue pas un élément de lutte sérieux contre le danger croissant des accidents de la route.

Quand il fait beau

Ce service, de toutes façons, ne fonctionne que l'été, du mois de mai au mois d'août, 5 jours par semaine, dans des centres d'inspection temporaires. Un faible personnel n'y travaille que de neuf heures du matin à cinq heures du soir, lorsqu'il fait beau, puisque les inspections se font à l'extérieur.

Ces centres, équipés d'une roulotte spéciale et d'une rampe d'inspection, sont installés dans quelques endroits de la province: on en trouve un à Sherbrooke, un à Chicoutimi, un à Québec, un à Montmagny, et trois à Montréal. Cependant, un, des trois centres montréalais n'a pas encore de

personnel, et n'a pas reçu l'équipement nécessaire. Les deux en fonction sont situés rue Viau et près du boulevard métropolitain, entre Crémazie et Christophe-Colomb.

A Laval, il y a quelques années, on a eu un pareil centre, mais il n'est plus en opération. Pourtant, la police municipale avait trouvé bien important ce service, et l'on nous dit "réver" au moment où il reviendra. On attend toujours les "rampes d'inspection".

A ces centres, on inspecte les voitures que la Sûreté provinciale et la Sûreté municipale réussissent à diriger après les avoir jugées dangereuses par leur mauvais état. On y inspecte surtout, nous dit-on, les voitures que des particuliers y amènent volontairement. Cependant, aucun système planifié n'est sur pied pour arrêter sans exception toutes les voitures "visiblement dangereuses", ce qui fait qu'à peine 10% de ces voitures peuvent être localisées et neutralisées.

Après l'inspection, si la défectuosité est mineure, un avis de 48 heures est émis au propriétaire; si la défec-

tuosité est majeure, on immobilise l'auto en question.

Garantie morale

M. Pierre Mercier, directeur de ce service au ministère des Transports, avoue lui-même qu'un système d'inspection "obligatoire" pour tout véhicule acheté de seconde main serait une garantie morale pour tous envers ce fléau. La personne, demandant un permis de conduire ou des plaques d'immatriculation, devrait produire un certificat de conformité mécanique de sa voiture. Le travail des centres serait de vérifier la validité de ces certificats.

A l'heure actuelle, le seul service de protection vis-à-vis les automobiles dangereuses ne fonctionne que l'été, durant quatre mois, de neuf à cinq et lorsqu'il fait beau. C'est nettement insuffisant, mais cela explique le triste championnat du Québec sur les routes. Quand le gouvernement fera-t-il quelque chose de précis? Quand arrivera-t-il, au moins à ce que peut faire la province voisine? La situation est urgente, c'est une question de vies et de morts.

Le gouvernement attend, les morts s'accumulent

Le Québec émet des permis de conduire sans aucune autre condition que l'examen régulier de la vue, des réflexes et des connaissances du code de la route. De l'automobile que le candidat conduira, il n'est aucunement question. Le service d'émission des permis n'en tient aucunement compte. Pour eux, c'est le chauffeur qui est important, pas la voiture.

Pourtant, il arrive que ce soit aussi souvent la voiture qui est responsable d'un accident que celui qui la conduit. Combien de personnes se sont tuées à cause de déficiences mécaniques de leur automobile?

Les Québécois, qui sont ceux qui meurent le plus sur les routes au Canada, ne sont nullement protégés contre les voitures "douteuses", les "minoues" qu'un grand

nombre de gens achètent à très bas prix, et qui se multiplient sur nos routes.

En Ontario, par contre, tout véhicule acheté de seconde main doit être inspecté par le ministère, et l'on peut saisir celles qui sont vraiment dangereuses, d'où d'économie de plusieurs vies.

Qu'est-ce que le gouvernement québécois fait dans ce domaine? Depuis plusieurs années, il parle de faire quelque chose, mais ne fait rien de précis. La seule action jusqu'à maintenant: un service temporaire, l'été, pour inspecter une minime partie de ces autos douteuses, celles que la police dirige vers ces quelques centres, à Montréal, Québec, Sherbrooke et Chicoutimi. Rien de plus. Pendant ce temps, on se tue sur nos routes.

Permis obligatoire pour les vendeurs d'autos usagées

A compter du premier février 1972 tous les vendeurs d'automobiles usagées devront posséder un permis de travail s'ils exercent leur profession dans le Québec. Ce règlement s'applique tout aussi bien au vendeur itinérant qu'au vendeur régulier.

Ces permis seront émis soit pour une personne, soit pour une société. Le coût du permis variera de \$10 pour une personne seule jusqu'à \$3,000 pour une entreprise comptant plus de 1,000 représentants.

Ce règlement, prévu par la loi de la protection du consommateur, exige également un cautionnement. La somme permettra l'indemnisation des consommateurs qu'un tribunal pourra déclarer lésés à cause d'une transaction, et le paiement des amendes que des infractions au règlement pourraient nécessiter.

Le cautionnement variera de \$1,000 à \$500,000 selon l'importance de l'entreprise en cause.

Chaque permis sera émis pour une durée d'un an et devra être renouvelé.

Automobiles conduites sans chauffeur !

Des ingénieurs à l'emploi du gouvernement anglais ont mis sur pied à Crowthome dans le Berkshire une Austin-Mini qui roule sur une piste d'essai à 80 milles à l'heure sans conducteur.

Cette Mini qui peut démarrer, accélérer, ralentir, repasser et s'arrêter sur commande à distance, fraye la voie aux innovations de circulation de l'an 2000 A.D.

British Layland Motors Canada Limited, manufacturiers de la Mini, nous annonce que les savants du Laboratoire de Recherche du Ministère du Transport Anglais ont inventé un système de conduite sans chauffeur, semblable au pilote automatique des avions, qui serait adaptable à toutes les voitures en l'an 2000 — au coût approximatif de \$200. l'unité.

Les cables de direction coûtant environ \$13,000.00 du mille seraient posés sous la surface des autoroutes et grandes artères afin que: — l'automobiliste voyageant d'une ville à l'autre puisse se détendre tout en étant automatiquement guidé vers sa destination. Ce système comprendrait l'engagement dans la bonne voie et les contrôles de direction et de vitesse. — une manoeuvre plus précise et des voies plus nombreuses permettent aux véhicules de circuler en rang plus serrés avec plus de sécurité de fonctionnement et moins d'accidents. — les automobilistes voyagent sans aucun effort et puissent même se croiser les bras pendant qu'ils filent à toute vitesse.

Le rapport officiel ajoute que des voitures guidées automatiquement pourraient être en usage général en l'an 2000 AD et le programme comprendrait:

- 1— Les autobus automatiquement guidés roulant sur pistes spéciales.
- 2— Voitures et camions avec conduite automatique pouvant circuler sur les pistes d'autobus
- 3— La conversion de certaines voies de route pour permettre aux voitures munies de l'appareil de circuler sous contrôle automatique, et aux camions de se grouper en convoi la nuit.
- 4— L'installation du système de cables de direction sur toutes les routes principales, et l'appareil de contrôle automatique accessible à toutes les bourses.

Seules les routes secondaires nécessiteraient le retour à l'ancienne façon de conduite manuellement.

L'automobile, plaie no 1 des villes

TOKYO (Reuter) - L'automobile est désormais une des principales menaces qui pèsent sur les grandes villes du monde entier.

C'est ce qu'estiment des représentants des cinq plus grandes villes du monde, Tokyo, New York, Londres, Paris et Moscou, réunis dans la capitale japonaise.

L'automobile provoque des accidents et des embouteillages, pollue l'air des villes et menace les campagnes par le besoin grandissant de routes qui accompagne l'accroissement du parc automobile.

Londres connaît maintenant

les pires embouteillages du monde. Moscou va s'efforcer de mettre le plus possible d'automobiles dans le sous-sol, tandis qu'aux Etats-Unis, des dizaines de milliers de voitures, pare-chocs contre pare-chocs, témoignent de l'échec de la planification américaine.

Voilà quelques-uns des points du réquisitoire en règle dressé contre ce qui était considéré, il y a peu, comme la plus noble conquête de l'homme, par des responsables des cinq plus grandes villes de la planète.

Au cours de la réunion qui s'est terminée hier, d'autres

plaies des grandes villes modernes seront discutées, dans l'espoir d'y trouver un remède.

Pour New York, le maire de la ville, M. John Lindsay, a déclaré que 648.000 véhicules pénétraient chaque jour dans le quartier des affaires au centre de la ville, se disputant quelque 13,8 milles carrés de surface utile.

Ces chiffres montrent les errements de la politique américaine des transports qui a amené un accroissement "insensé" du parc automobile dans les années 50 et au début des années 60, avec une dégradation correspondante

des transports publics, estime M. Lindsay.

Les environs des villes, et même la campagne, ont été saccagés par la construction d'autoroutes plus nombreuses "et pourtant nous ne sommes toujours pas parvenus à fournir aux populations un moyen facile de les déplacer rapidement vers leur travail ou vers leurs lieux de distraction."

"En dépit de notre énorme réseau d'autoroutes, la vitesse moyenne sur les grandes artères à travers la ville, est, aux heures de pointe, de 7,8 milles à l'heure," a-t-il ajouté.

Le délégué de Moscou, M. Vladimir Promyslov, a expliqué qu'un important plan de rénovation a été mis au point pour la capitale soviétique, qui s'efforcera de concilier le besoin de nouvelles voies de circulation et la préservation du centre de la ville, d'une grande valeur architecturale.

Sir Desmond Plummer, du conseil du Londres métropolitain, a déclaré pour sa part que le principal projet de la capitale britannique était un réseau de voies circulaires destiné à faciliter la circulation dans et autour de Londres.

**CE DOSSIER CONTIENT
PLUSIEURS DOCUMENTS
ILLISIBLES**

Rebut ou antiquité?

par Guy BOURDON

Il est vrai que la ville possède certains pouvoirs pour faire respecter l'environnement et le panorama mais avant d'aller chercher une vieille voiture, sur un terrain privé, pour la conduire à la fourrière, elle devrait s'enquérir s'il s'agit d'un objet de rebut ou d'une antiquité. Et surtout, elle ne doit pas vendre la minoune ainsi saisie sans permission de son propriétaire.

Tel est, en résumé, le raisonnement du juge Léon Lalande de la cour supérieure au moment de condamner la Ville de Montréal à payer \$1,000 à M. Camille Hoyos pour sa Ford modèle 1929 qu'elle avait fait touer à la fourrière en endommageant la haie du propriétaire.

M. Hoyos, un rentier, maintenant âgé de 67 ans, demeurait alors au 2710 de la rue Charney et il avait garé sa vieille Ford sur son terrain jusqu'au moment où son fils devait en prendre possession comme objet d'antiquité. Mais, à la suite de plaintes de la part des voisins qui voyaient dans cet engin un outrage au paysage, la Ville fit parvenir à M. Hoyos, le 20 mai 1970, un "avis" de

24 heures pour faire disparaître cette laideur. Puis, sept jours plus tard, devant le silence de M. Hoyos, un camion de touage emporta la vieille Ford en arrachant, au passage, une partie de la haie qui bordait le terrain.

Plus tard, M. Hoyos devait apprendre qu'on lui accordait jusqu'au 8 juillet pour se rendre à la fourrière afin d'y récupérer son bien à condition de payer environ \$85 pour les frais de touage... et autres. Or, cinq jours avant cette échéance, soit le 3 juillet, la voiture ne se trouvait plus à la fourrière puisqu'elle avait été vendue à l'enchère publique pour \$135.

Pas très heureux de la tournure des événements, comme l'on s'en doute bien, M. Hoyos s'adressa à la cour supérieure pour réclamer \$1,500 pour sa voiture, \$500 pour dommages causés à sa haie et \$5,000 pour dommages personnels.

Dans sa décision, le juge Lalande réduisit les prétentions de M. Hoyos à \$1,000 mais celui-ci semble quand même satisfait surtout que le tribunal lui accorde également les intérêts courus depuis le 19 août 1970.

When the auto mobile was new

In these days, when the automobile is everywhere and seems almost overwhelming, it is hard to think of a day when it was a novelty in Montreal, almost a toy for adults to play with, to be viewed with curiosity or amusement, but hardly to be taken seriously.

When Alderman U. H. Dandurand brought the first automobile to the streets of Montreal in the late 1890s, he made himself a "source of popular hilarity." A Montrealer who remembered the alderman and his first car, was still chuckling, half a century later:

"Alderman Dandurand was a man of wide proportions, and he and his wife, not to mention a large progeny, filled the little car. . . . There was a fixed awning, with fringe, on four rods, and there was an 'L' shaped rod for steering.

"It was a source of popular hilarity to see that car, on a Sunday afternoon, speeding along Sherbrooke Street, from one pot-hole to another at about six or seven miles an hour."

Unknown in law

So new was the automobile to Montreal, and to the Province of Quebec, that it actually had no existence, so far as the law was concerned. Legally speaking, it was a sort of phantom vehicle, neither recognized nor prohibited.

Alderman Dandurand, however, wished to drive his automobile. To drive it, he needed a license. But how could he obtain a license for a vehicle that had no legal existence? The government had no power to grant him a license, and he had no right to claim one.

A sort of working compromise, or accommodation, was reached. Though the law gave no recognition to automobiles, it did recognize bicycles. Bicycles moved on tires; so did automobiles. So it was decided to regard the automobile as a species or variety of bicycle. At bicycle rates, the license fee was fixed at one dollar.

In 1902 the Provincial Government recognized automobiles in its license laws. The price was fixed at \$5.00. But while the auto owners paid the fee, they received no license plates. In Montreal at that time there were only two car owners. They were required by law to paint their license numbers on their cars.

But more cars were being bought. By 1907 the Province of Quebec had a total of 254.

In these early years car owners were still so few that they felt a genial friendliness. They were a little company of innovators, a band of brothers, delighting in their own audacity, and still excited by their four-wheeled toys.



Skill and good humor

This transient mood of naive enjoyment reigned when the Royal Automobile Club held its Gymkhana, or "Meet," in October, 1906. Appropriately, as the auto was still regarded as a form of sport, the club chose the grounds of the MAAA on St. Catherine Street in Westmount, where the Westmount High School stands today -- an area sketched for this morning's page by John Collins.

The aim of the gathering was to test skills in manipulating automobiles. As the announcement said: "the majority of the events were designed for the purpose of rewarding the drivers who could manipulate the steering wheel with the greatest accuracy, as well as show quickness in handling power levers."

Though the Gymkhana was to be a demonstration and trial of skill, it was all carried out in a spirit of good humor. "It was a very friendly gathering," says one account. "The spectators on the stand being friendly with the owners of the cars, while among the latter was an amount of fraternizing which gave a jolly air to the affair."

Thirty-five cars were on the field in the earlier stages of the program. Afterwards a couple of latecomers joined the gathering. Cars of all weights and powers and speeds were represented. As cars had been bought by a number of Montreal's richer and more enterprising citizens, the Gymkhana was a socially distinguished gathering.

Conspicuous in the group was the pioneer enthusiast, U. H. Dandurand. He was certainly a rich man, a merchant turned real estate speculator and broker. He played a leading role in developing "Queen's Park" in Verdun, as well as some of the subdivisions of Rosemount. Rosemount is said to have been named by him for his wife, Rose!

In an era when ten-storey buildings were still rarities, he erected "Edifice Dandurand," a ten-storey building at the corner of St. Catherine and St. Denis Streets. The year after the Gymkhana he became managing-director of the Central Park Land Company in Montreal.

Other prominent citizens were ready to compete in the driving contests: among others, F. B. Stockwell, F. W. Gross, Major George R. Hooper (also eminent on horseback as a member of the Montreal Hunt Club), Duncan McDonald, Shirley Ogilvie, G. W. Fairbanks, Clarence F. Smith.

In and out the car

One of the big events of the Gymkhana was the relay race. It really put the sophistication of the drivers to the test.

Contestants had to drive to the starting tape, stop their cars, and remain seated. At a given signal all had to scramble from their drivers' seats, remove their overcoats, start their engines (which was then, of course, done by inserting a handle, or crank, at the front of their cars and turning it vigorously). Next they had to put on their overcoats, light a cigaret, get back to their drivers' seats, and make one round of the track.

When they came round again to the starting line they had to stop, get out, assist a passenger to the front seat, help the passenger to a cigaret and light a match for him. Then the drivers made another circuit of the track. Back at the starting line they stopped, got out and assisted two passengers to the back seat.

Around the track they went again and back to the starting line. The drivers had to climb down to assist their three passengers to alight. Back in their drivers' seats, they had to make one last round of the track, then stop at the line and step out.

Though the aim of the contest was to test the sophistication of the motorists, there was a sort of innocence to it all. The automobile was still fun; its manipulation was still a game.

Lots of fun

In fact, the most experienced of all the drivers, U. H. Dandurand himself, might have come first if he had not decided to show his gallantry by having ladies as his passengers. It so happened that Duncan McDonald had had the same idea. As the report said, "these gentlemen spent so much time in laughing at each other they fell outside the time limit."

All sorts of funny little things happened. One driver made a record of removing his overcoat, but in his hurry he turned one sleeve inside out and had lost time in the fuss and struggle of getting it back in place. Other drivers had never smoked in their lives and had trouble lighting their cigarets.

But real skill in driving was being tested nonetheless. Stopping at the starting line soon showed up the careless motorists. Each driver was allowed only two feet of leeway. The first two contestants overshot the line by as much as 50 feet and had to back up.

Other skills were tested. One was a balancing stunt. A teeter board had been set up. Contestants had to drive their cars up the slope of the board till they were near its middle, when it swung up horizontal. The trick then was to keep the car balanced in the middle of the teeter board, so as to slide neither forwards or backwards.

It was a test of skill, undoubtedly. But only at a time when the automobile was still new and exciting could a grandstand of people find such a spectacle thrilling and amusing. The Gymkhana in the MAAA grounds was described as "productive of fun" because the automobile itself was still fun. Its real problems were still somewhere over the horizon, or beyond the bend in the road.

Accident on the road

These prominent Montrealers, amusing themselves and others with their motor cars, had yet to experience a tragedy on the highways. One such tragedy came on June 29, 1909. Perhaps it was the first death of anyone riding in an automobile on the Island of Montreal.

The accident happened at Dixie, just opposite the entrance to the Royal Montreal Golf Club. Three automobiles were proceeding along the Lakeshore Road. In the middle was William C. McIntyre's car, driven by his chauffeur, Peter Larose.

Other passengers in the car were Percy Cowans, the stockbroker, and William Weldon, manager of the Windsor Hotel (for, among many other business interests, William C. McIntyre, son of Duncan McIntyre, was president of the Windsor Hotel Company).

The chauffeur had increased speed to pass the car ahead — a car driven by Duncan McMartin. It was a poor stretch of the road for higher speed: ahead was a steep grade and a curve. The McIntyre car skidded. It crashed sideways into a telegraph pole, snapped it, and plunged ahead until stopped by a tree.

McMartin stopped the car ahead and ran back. James Reid Wilson, driving the car behind, stopped also and ran up. The crash alarmed members at the nearby golf clubhouse; they came running.

William C. McIntyre was found lying with the telegraph pole across his back. Percy Cowans was unconscious. William Weldon scrambled to his feet, dazed and not knowing where he was. Larose, the chauffeur, was hurt the least.

Tragic potential

No one at first seemed to realize that McIntyre was dead. Reid Wilson volunteered to take him to Dr. J. Dixon in Lachine. But Dr. Dixon pronounced McIntyre dead; he must have died instantly when his head struck the pole. Larose was cared for at the clubhouse; Percy Cowans and William Weldon were taken to Bonaventure Station by train and hurried by ambulance to Montreal General Hospital. Percy Cowans lay unconscious with a concussion, though he was to recover, and live for many years.

The tragedy was pictured in the scene in the Montreal General Hospital:

"Many friends, on hearing of the accident, news of which had quickly circulated, gathered in the waiting room of the hospital after midnight, and the scene with Mr. Weldon walking up and down on a doctor's arm, mourning the death of his friend, affected all near him."

Montrealers were reminded on that June day in 1909 that the new automobiles were not all novelty and fun. They had also a tragic potential.

Of Many Things . . .

by Edgar Andrew Collard

Adventures in motoring

The early motorists, in Montreal did not have an easy time of it. They had, it is true, the exhilarating sensation of power and motion; they had the zest of innovators; they realized they were in the vanguard of a new era of transportation. But they were also aware that nearly everybody seemed to be conspiring against them.

They were looked upon as noisy, dirty, dangerous. The motorist was a portent of change; the change was feared and resisted. Instead of smoothing the motorist's path, every possible obstacle seemed to be placed in his way, to block and discourage him.

Dusty or muddy

To begin with, the freedom of travel that the automobile brought with it was curtailed by roads meant only for horse-drawn vehicles. Once outside the towns and cities, the motorist was in trouble.

If the weather was dry, he was smothered by dust. He had to go equipped with the large, long coats known as "dusters." Lady passengers also protected themselves with motoring veils.

If the weather was wet, automobiles soon stuck in the mud. The rear wheels would spin, sending spurts of muddy water behind them, but making no progress. The only hope was to get out and search for a farmer, to drag the car out with a horse. In this there was indignity. Passersby ridiculed the stalled motorist. "Get yourself a horse!" they shouted.

Motorists at times suspected, and quite rightly, that farmers deepened mud holes on the roads near their houses. Pulling automobiles out of the mud could be made a profitable sideline.

Little help could be expected from the Quebec Government. It did not regard roads as its real responsibility. In 1900 its grants for roads totalled only \$5,000. Six years later they still amounted to less than \$10,000.

Country roads

Care of the roads was the responsibility of the local municipalities. They were not disposed to spend much. Nor were they concerned with planning or maintaining great highways. To suit local convenience, country roads twisted and turned, according to local whims, needs or preferences.

Always they were designed to pass through the biggest county town. No municipality raised its viewpoint beyond its own boundaries. Co-operative road planning between municipalities was unknown.

Any suggestion that new highways were needed for the new automobile era at once met local opposition. The rural municipalities feared what super highways would do to them. A motorist, eager to travel as fast as he could from one major point to another, wanted a highway that would bypass merely local features.

But the merchants, hotel operators, the owners of livery stables, the local towns — they did not want to be bypassed. They had established their businesses to serve local need and travellers. They could scarcely look with favor on big plans that would ignore them, as expendable.

Caught in dilemma

The new motorists in the early years of the Twentieth Century found themselves caught in a sort of dilemma. The local municipalities, and the local businessmen they represented, did not want new consoli-

dated highways that would leave them stranded. But, at the same time, the people living along the old dirt roads resented the coming of the motorists.

The speed and weight of the automobiles tore up the dirt roads. Even if roads were gravelled, the automobiles still dug ruts and kicked up clouds of dust. This dust settled over the crops in the fields. It also settled over anyone sitting on the long verandas in front of the farmhouses, for many an old house had been built right beside the roads.

Motorists were in trouble in another way. The motor age and the horse age did not adjust themselves easily to each other. Horses were terrified whenever an automobile came in sight. To them it was a snorting monster.

The considerate motorist had to stop, to give the man in the wagon or carriage time to grip the reins, or to get down and hold the horse's head until the car went by. The laws of Ontario required that the motorist himself get out and lead the horse by the head.

A panicking horse might plunge into the ditch, or break the traces and run away.

Gradually the demands of the motorists brought a few highways to Quebec. In 1910 ten miles of concrete road were built to connect Montreal with Ste. Rose. It was one of the first concrete roads in Canada. At once a "drive to Ste. Rose" became the favorite motorist's excursion on a Sunday afternoon.

Other auto routes were only macadamized. The first of them was the Boulevard Edouard VII to connect Montreal with Reuses Point in New York. By 1918 another macadamized road had been built from Montreal to Quebec.

In one respect the automobile still suffered badly in comparison with the horse-drawn vehicle: it could be used for only half a year. Those who had horses merely changed from wheels to runners and kept moving. No early motorist, however, could hope to get through snow drifts. Cars were "put up" for the winter. They could not be left resting all winter long on their tires; they had to be raised on blocks.

Cars in winter

For many years it seemed as though the automobile business would always be seasonal. Mr. Walter Jackson of Westmount says that he wished, as a young man, to get into the business. His father advised him against it. As summer would be the busy season, he would never get a summer holiday as long as he lived.

As the years passed some of the more determined motorists began using their cars in wintertime on the city streets. Even then they had to be careful to pick "nice days." It would never do to risk a snowstorm. For this reason the Fire Department kept its horses. A wintertime fire in a snowstorm might render motorized fire wagons helpless.

Private automobiles, as well as taxicabs, were often like iceboxes; they had no heaters. Passengers in the back seats covered their laps and legs with blankets.

As late as 1928 provincial, inter-provincial and international roads were closed to through traffic all winter long. The automobile, when used in winter, was confined to local areas, where roads could be cleared in the streets of towns and cities.

First winter highway

The first attempt in the province of Quebec to keep a highway open in winter was made by the Royal Au-

tomobile Club. The president at that time was Lt.-Col. Paul R. Ranson. At a general meeting in September, 1928 the club took the decision to keep a winter highway open to Rouses Point, by way of Laprairie and St. Johns. It had to be a private venture; the Quebec Government did not consider winter highways feasible.

The club could hope to do nothing unless it could persuade the municipal councils along the route to permit it to keep the highway open. It was not requiring the municipalities to contribute anything toward the costs; it was only asking for permission.

Though it was now as late as the year 1928, and the automobile had been on the roads in summer for more than a quarter of a century, all the old prejudices were aroused. Farmers along the route objected.

If the level of snow on the route was lowered, the sun might melt what was left. Sleighs could not then be used on the roads, even though the season would not allow wheels to be used on the farms.

Another objection was raised. The level of the farm roads leading to the highway would be far higher than the level of the highway itself, where the snow had been lowered. A nasty drop would be formed at the farm gates.

This would be quite a jolt when a farmer drove onto the highway. If the drop were really steep, how would he get back from the highway to his own road?

The old problem of the nearness of many farmhouses to the highway was raised. If snow was being thrown from the highway it might smash farmhouse windows.

Talking them round

One after the other the municipalities along the route to Rouses Point were "talked round." Most difficult was St. Luc. At the meeting held there nobody seemed to want anything to do with open winter roads. If St. Luc would not cooperate, the whole plan would fall through.

The situation was saved by the local cure. He stood to address the meeting. He had previously been stationed in Montreal. There streets had been kept open in winter.

The opening of the highway through St. Luc in wintertime, he said, would mean progress and prosperity. The Automobile Club was not asking for money — only for permission to do the job. It should be allowed to go ahead.

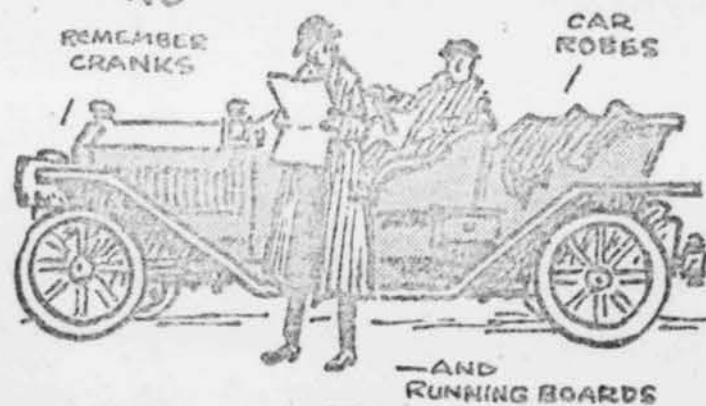
The cure swayed the meeting. The club was given its permit. It went ahead that winter by engaging contractors with snow removal equipment.

It was all pioneering work, and a good deal hit or miss. Snow fences were put up, without any clear idea where they should be placed. The equipment first hired couldn't fight through the drifts. A new machine, "Walters Four Wheel Drive Plough," manufactured in the United States, was rented for a fee for each trip to the border and back. It worked.

But the deep trench cut through the drifts was sometimes filled by snow carried over the fields by a strong wind. Reports came from time to time of cars stranded along the route.

By and large, however, the equipment was a success. The time was coming when a Montreal motorist would be able to cover long distances, summer or winter. The automobile, from the start, had promised freedom of movement. That freedom was at last being realized. In winter, as in summer, the horseless carriage was leaving the horse far behind.

JOHN COLLINS SKETCHBOOK



FOR
MOTOING
YOU WORE
A CAP
AND A
DUSTER

GLOVES
AND
MAYBE
EVEN
GOGGLES

FROM
MAGAZINE
SKETCHES OF
THE PERIOD



COMPLETE
WITH
HAT, VEIL
AND
PERHAPS
A MUFF

Of Many Things . . .

A police strike and other things

Today this column really lives up to its name. It is a collection "of many things."

Here are a number of brief items, quite various and miscellaneous. They have been come upon in the course of research on other topics, and have been gathered along the way. Each is complete in itself, and throws light on some feature of Montreal's past, even if only a glimpse.

Here to begin with is something about Montreal's first police strike.

First police strike

Montreal had its first police strike on December 12, 1918. The dispute was over pay, working conditions and dislike of the department's top administrators. It was worse than a police strike. Other civic employees walked out at the same time: the firemen, the aqueduct engineers and the men at the incineration plant.

The strike signal was given at noon. By four o'clock in the afternoon all these services ceased. Mayor Médéric Martin lost his bodyguard, Constable Lafleur; he went out with the strikers.

He also lost the policeman who was his chauffeur. He had been driving along St. Catherine Street in the limousine provided him by the Corporation. Another policeman stopped the car. He announced that the strike was on.

The chauffeur, with an apology to the mayor, said he would have to take the car to the garage. "Go ahead, my boy," said the mayor, "I will go on in my own car."

Security in the city collapsed. Rowdiness and destruction spread. Citizens were held up. Stores were looted. The City hired 200 men to man the fire stations. But fire alarms, sounded all over town, paralyzed the system.

Stations were raided, volunteer firemen cleared out, equipment destroyed. A fire captain and three private detectives, trying to guard stations, were attacked and injured and carried off to hospital.

Traffic jammed, in the absence of traffic policemen. Appeals were made to motorists to obey the regulations, just as if the police were still on duty.

Seeking a settlement

Mayor Martin refused to read the riot act. Somebody, he said, might get a smashed nose. Instead, he went that evening to the strikers' meeting at the Knights of Columbus Hall.

He was the chief speaker. He said that he spoke as a union man to comrades (a reference to the days when he had been a unionized worker, twisting cigars). He urged the men to find some way of settling their difficulties. He also urged them to make arrests, if they heard of trouble in town. Otherwise, they would be blamed for it.

This comradely talk had little effect on the strikers. They wanted something more definite. The end of the strike needed the intervention of outside parties.

In 1918 people had not as yet got into the way of looking to some government to settle all their problems. The strike of 1918 was settled in a very different way.

On the second day of the strike a meeting took place in the Exchange Hall of the Montreal Board of Trade. It was a citizens' meeting. Many speeches were made. Some were "excited utterances," calling for the strike to be broken, even if it meant bringing in the army.

Calmer counsels prevailed. A committee was appointed — a Citizens' Protective Association. It met with the union leaders. They negotiated for hours but an agreement was reached. The unions agreed to accept arbitration of pay and working conditions.

The arbitration board would comprise two members of the Citizens' Protective Association, two union representatives and a chairman to be chosen by an agreement between both parties.

Archbishop's intervention

The arbitration, however, would never have been accepted if Archbishop Bruchési had not also intervened. A sore point had first to be settled: The dissatisfaction of the police with their top officers. The City agreed in a letter to remove from office Police Director Tremblay, his assistant, Arthur Mann, and Chief Detective J.A. Belanger.

Archbishop Bruchési himself conveyed this letter to the strikers. It was signed by Chairman E.R. Décary, of the Administrative Council. It was also understood that the City would find the money for higher salaries, even though the civic budget had already been drawn up.

During the police strike of 1918 Montreal's only protection was 100 Military Police, provided by the Canadian Army. They were to be sent to fight fires, or to be sent in touring cars to any part of the city to deal with disturbances.

These 100 Military Police were a slim replacement of Montreal's 844 striking policemen, and its 550 firemen.

Farmer's automobile

As a supplement to the recent series of columns on early automobiles in Montreal, here are some interesting details kindly sent me by Mr. Hugh C. Jockel of Beaconsfield.

As an expert in old cars, Mr. Jockel is the owner of a 1907 automobile — an International Harvester Automobile. Though this car is 68 years old, he has put it into running order. It is not licensed for use on the highway; but he drives it around the grounds of his Beaconsfield house.

As with most of the early automobiles, the International Harvester is

modelled upon the buggy and looks like one. The engine is under the seat; its wheels are of a buggy's circumference.

This may well be the first automobile owned by a farmer in the Province of Quebec. It was bought by a farming family on the Island of Montreal.

No automobile could have been better adapted to farm use. It had high clearance, enabling it to pass easily over any obstruction on a rural road. It had solid rubber tires — an important feature, as a farmer in those days seldom had facilities for repairing a puncture.

The back seat is removable, making it a real wagon. Yet the seat could be as quickly replaced, turning the car back into a passenger vehicle. Since it looked so much like a buggy, it could, on a Sunday, be put into the carriage shed at the church, without looking too ostentatious or peculiar.

The original owner, however, had a certain flair for a dashing appearance. He had the car equipped with bright brass upperworks. Speed, however, was scarcely spectacular. The car came with instructions: "Do not drive this vehicle over 20 miles per hour. To do so is not safe."

Gunpowder Island

Ile Ste. Hélène may once have held enough explosives to blow up the whole City of Montreal. These explosives were being kept there not to menace the city but to protect it.

The island was then a military station, fortified, and containing military stores. The British Government had acquired it for the defence of Montreal. It could, with its batteries, prevent any enemy from crossing the river from the South Shore, or from coming up the St. Lawrence. Such defences seemed urgently needed, considering that an invading American force, in the War of 1812, had come as close to Montreal as Chateaugay.

The military stores on Ile Ste. Hélène contained so many explo-

sives that extreme caution had to be taken when any visitors were admitted. This was seen in 1851. A very important delegation of Americans had come to Montreal, to celebrate the opening of direct communication by railway between Montreal and Boston.

After the visitors had been entertained with a drive on the mountain, a dinner, and a review of the British garrison on the Champ de Mars, the commander of the forces in British North America, Lieut.-General Rowan (a veteran of Waterloo) invited them to visit Ile Ste. Hélène. Possibly the general wished to impress upon the American visitors, friendly as they were, that Montreal was capable of defending itself against any other invasions.

An American account of the visit, published in Boston, says that the visitors "accompanied by the Montreal authorities . . . explored the immense military storehouses, the extent and variety of the articles contained in which would surprise anyone not familiar with the details of military expenditures."

When they reached the powder magazine the visitors were all supplied with moccasins, and asked to remove their boots. The military officers explained that nails in the heels of boots might strike sparks on the stone floors.

Some of the Americans refused to take off their boots. But, says the account, "their military guide smiled, and stated that in case of accident, the nearest point of safety would be several miles distant." The visitors put on the moccasins.

According to this Boston account: "The quantity of powder stored in the magazine is upwards of five millions of pounds."

That powder magazine is presumably the stone building that today houses the theatre, La Poudrière.

Montreal's lookouts

Today the summits of Montreal's tallest skyscrapers provide lookouts for visitors. But long before any skyscraper was built in Montreal, the highest points in town were the towers of Notre Dame Church in Place d'Armes.

The western tower was opened to visitors. A guide book of 1856 says that the tower "to the west is always open, and a good stair-case leads to the top. The ascent is well worth undertaking, for from the summit a complete view is obtained of the whole city and surrounding country — the former lying at the spectator's feet, and enabling him to count every street, lane, and garden in the place."

For decades American visitors climbed the western tower. Among them were the American railway delegates of 1851. They noted that the height of the tower was exactly the same as the Bunker Hill Monument, also famous for its view.

The American novelist, William Dean Howells, reached the tower's lookout with "trembling muscles and troubled respiration." But he felt rewarded by the view: "So far as the eye reaches it dwells only on what is magnificent. All the features of that landscape are grand."

Howells noted that the tower of Notre Dame, like any other tourists' attraction, had suffered from the curious wish of visitors to leave their names behind. "The tower," he said, "is naturally bescribbled to its top with the names of those who have climbed it, and most of these are Americans, who flock in great numbers to Canada in summer."

Montreal has altered its sense of elevation. The western tower of Notre Dame Church is 220 feet high. The lookout from the summit of the Canadian Imperial Bank of Commerce building, at the corner of Dorchester and Peel, is more than 600 feet high, giving an almost aerial view of the city and its environs.



au gré du temps

Le monde de l'auto

L'automobiliste est un curieux animal. Qu'on le roule, qu'on essaie de l'empêcher de rouler, il n'en continue pas moins de rouler et de plus en plus. Rien ni personne n'arrivent à l'en dissuader.

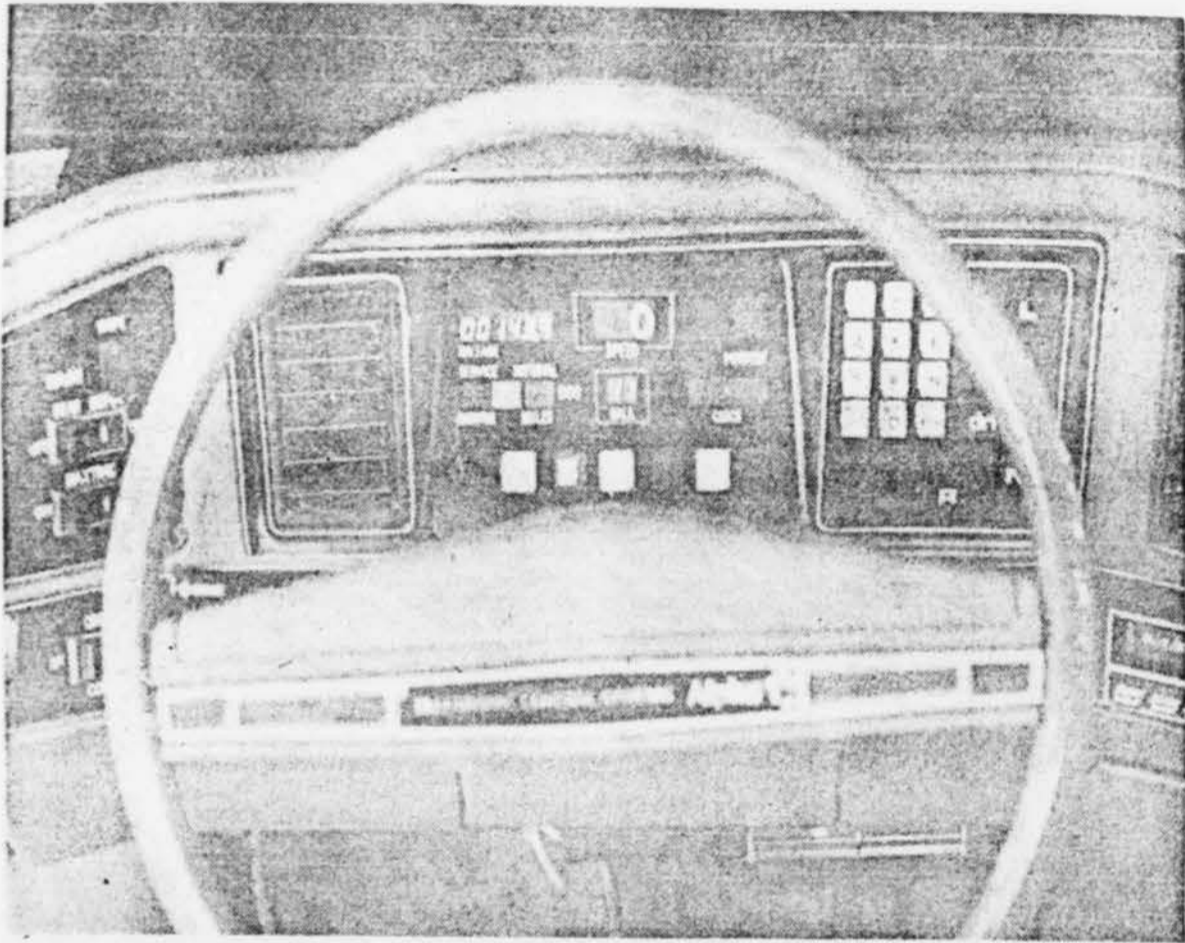
Les mesures incitatives et coercitives pleuvent sur l'automobiliste. D'abord, les producteurs fabriquent en toute innocence et impunité des autos fragiles, imparfaites et dispendieuses. Les compagnies d'assurances haussent scandaleusement les primes de protection. Les magnats du pétrole font grimper l'essence à un prix prohibitif.

D'autre part, le gouvernement s'apprête à rendre obligatoire le harnachement sécuritaire, en même temps qu'il impose à l'automobiliste la contrainte de ne pas faire rouler son bolide à plus de 55 milles à l'heure.

Enfin, ne voit-il pas que la nouvelle Commission pour l'avenir de Montréal cherchera à obtenir de la municipalité qu'elle soit plus sévère contre l'automobiliste pollueur, qu'elle ferme la rue Sainte-Catherine à la circulation régulière et qu'elle transforme les terrains de stationnement du centre-ville.

Malgré les avanies sans nombre, l'automobiliste reste blindé, ne songeant même pas à porter sa cause devant l'ombudsman ou les Droits de l'homme. Peut-être le ferait-il s'il n'était arrêté par l'obligation où il serait de prouver qu'il est un homme et non pas un automate.

Albert BRÏE



Un ordinateur dans votre voiture!

Aux yeux des fabricants d'automobiles, le meilleur moyen de rencontrer des normes anti-pollution de plus en plus sévères et d'accroître en même temps le rendement et la sécurité des véhicules sera d'avoir recours à un ordinateur miniature qui ajustera constamment toutes les pièces de la voiture en fonction des circonstances du moment.

Dans ces conditions, pourquoi ne pas utiliser pleinement les possibilités de ce futur ordinateur de poche pour remplacer en même temps tous les cadrans et voyants de toutes sortes qui encombrant présentement le tableau de bord?

C'est en suivant ce raisonnement que les ingénieurs de la compagnie General Motors ont abouti au tableau de bord révolutionnaire de leur voiture expérimentale "alpha-I" qu'ils viennent de présenter aux médias.

Ce tableau de bord peu ordinaire est composé uniquement de petits écrans sur lesquels l'ordinateur affiche les données numériques demandées par le conducteur. Un clavier de commande semblable à celui d'un téléphone à boutons permet constamment au propriétaire de la voiture d'obtenir les renseignements qu'il désire à l'aide d'un code simple et de faire disparaître toutes les informations inutiles.

Un tel système pourrait par exemple, afficher instantanément toute situation anormale: freins défectueux, pressions insuffisantes des pneus, manque d'huile, mauvais ajustement du carburateur, allumage défectueux, etc.

Le système pourrait même indiquer au conducteur le nombre de kilomètres qu'il peut encore parcourir avant de faire le plein d'essence en se basant sur les dix dernières minutes de conduite...

Energy-auto sector gains from highrises, urban sprawl

It may seem peculiar for a major petroleum firm such as Gulf Oil Corp. to be the developer of a new town for 30,000 persons in metropolitan Montreal.

In fact, Gulf Oil is but a conspicuous example of a wide trend: The vast majority of large real-estate developers in this area has important investments in either the petroleum or automotive-related industries.

More than 80 per cent of development interests whose ownership can be traced have ties to automobile, petroleum, auto parts or automobile raw-material suppliers.

It means that decisions for some of the largest, most influential projects in this area are being made in large part by people who have no financial incentive to give priority to energy conservation. They have, in effect, a vested interest in perpetuating the public's reliance on the private vehicle — as well as the high-energy consumption and vast highway network which go along with it. If they plan for a sound, efficient mass transit system, for example, they may be acting against their own long-term interests in other fields.

This interlocking investment pattern has evolved only within the past generation or so and is accelerating. During this period transportation practices in this area have changed most dramatically.

If development were taking place the way it was a generation ago, this syndrome of interlocking investments would be irrelevant. Communities were then reached by a network of cheap, frequently running transit lines.

Older citizens can recall how, for example, electric trolley lines allowed workers to commute into the city from such diverse spots as Lachine, the Back River and even Chambly.

Cars a necessity

Also, in sharp contrast to today's amorphous development patterns, communities used to grow up clustered about those transit stations. Thus lower Westmount, Montreal West, Dorval, Dixie, Valois, Beaconsfield and Ste-Arme-de-Bellevue were built around the stops of Canadian Pacific's Lakeshore line. Today these communities are generally valued for their remarkable centralization and sense of identity.

But what was a transportation system based on inexpensive rail, tram or bus service based on low energy consumption per passenger mile has turned into a system in which cars are no longer a luxury but a necessity.

There are at least two main reasons for this:

1. The housing sprawl has been built without consideration for existing or

Stories by Henry Aubin
of The Gazette

possible future mass transit systems. It is virtually impossible to get around without a car, a key reason why, despite the recent energy crisis, there are a record 2.1 million cars in Quebec or three cars for every two families, according to the provincial government.

Developers contribute much to this. In the suburbs, they are still planning subdivisions in much the same way as before there were projections of diminishing fossil fuel reserves. Downtown, they are still building office highrises with vast parking facilities, thus encouraging more people to drive into the city.

Developers are still building shopping centres, which by definition are car-intensive and get bigger at the expense of taking business away from merchants who are closer to customers' homes. Designers of these centres often calculate they must draw a clientele from a radius of 20 miles or more to pay for themselves.

2. At the same time, the quality of mass transit has declined sharply. This is true anywhere in the suburbs.

Thus on the South Shore — which is booming in residential housing and in highways — there is just one commuter train a day (Canadian National's train to St. Hyacinthe). Bus service on the South Shore has been so infrequent it has been a central issue there in recent provincial elections.

Meanwhile in Laval, all attempts at extending the Metro to that fast-growing island have been beaten back. And on the West Island the Canadian Pacific has raised its typical commuter fares by 295 per cent over the past 10 years to the point that many workers find it cheaper to drive into the city.

To be sure, all this cannot be laid at the door of companies. Various levels of government are responsible for much of the decision making which goes into this deteriorating mass transit.

The City of Montreal has a 21-year-old bylaw requiring builders of highrises to provide the rough equivalent of one floor of parking for every five floors — which encourages traffic to come downtown.

But private interests play a large, often unseen, role in guiding these government decisions. Developers such as Gulf are asking for new highways on the South Shore to better attract homebuyers. Some are lobbying for a fourth bridge across the St. Lawrence.

There is little clamor for a rail line.

There is no visible campaign to modify the city's bylaw on providing extra



A variety of companies have multiple holdings that permit them to gain from the development of Montreal.

parking space.

What is true for cars is also true for heating.

A spokesman for Ottawa's office of energy conservation said the great majority of developers builds projects — from houses to highrises — which are almost as wasteful of heating fuels as before the 1973-74 energy crisis.

The spokesman, Brian Kelly, points to a government study that shows builders of typical single-family homes could slash these homes' heating costs by half if they invested as little as \$700 to \$1,000 more per house for extra insulation, storm windows, caulking, etc. Kelly estimates that homeowners would get their money back in three or four years through lower fuel bills.

To be sure, industrialism as a whole has a natural stake in generating more public consumption. And in this conglomerate age, many sectors of the economy overlap to some extent with common ownership. But the linkage between urban development interests and the energy-auto interests far exceeds any norm. For example, there is no consistent interlocking pattern between urban development interests and the food or the pulp and paper industries, two other large sectors of Canada's economy.

Nonetheless, it would be simplistic to compare the link between the energy-

auto interests and developers to, say, a dentists' association as a major shareholder in the local candy company.

It is not a matter of one company developing a housing project so a related company can peddle more fuel or tires to it. Many of these organizations are multinational with assets of more than \$1 billion and such a "captive market" sales strategy in Quebec would barely tickle their balance sheets. Indeed, some of these companies do not even offer their products in Quebec. They may be involved in real estate here for no reason other than that it happens to be a secure, profitable investment.

Examined individually, none of the cases shown below means much. Taken collectively they suggest a strong pattern of shared interests.

Only a few of major developers whose leadership is discernible are exceptions to this syndrome: Kaufman & Broad, Inc., a U.S. homebuilder active on the West Island, and Campeau Corp., which has a major residential project going up on Ile Bizard.

The majority of secondary companies owned by relatively small local builders — such as the Zunenshine family's Belcourt group or Max Zentner's companies — are independent of the energy-auto sector. For one thing, these interests are simply not big enough to diversify in that direction.

But a couple of points can be made about such local builders.

First, they are important enough to reverse the mode of development established by their giant international colleagues. They tend largely to mimic the subdivision and highrise formats established by the Cadillac-Fairviews and the ITTs.

Second, they are often not really quite so independent of the energy-auto sector as might first appear. This is because, like most developers, they are only as strong as their financial support. And that support often comes from banks with huge investments in that sector.

Thus, for example, the Zunenshines and Zentner are clients of the country's largest bank, Royal Bank of Canada. So are the two biggest single companies in the energy-auto sector: General Motors and Imperial Oil. (Indeed, the ties are so strong that the bank's chairman is a member of GM's Detroit board and Imperial's chairman is on the bank's board.)

For that matter, clients of the Royal include Genstar and the Empain-Schneider group — with Bank Chairman W. Earle McLaughlin as a director of both.

We are entering the age of the "new towns," developers say. That, they say, means less automobile usage.

Will it really?

Following on the success of its new town of Reston, Va., during the 1960s, Gulf is at work on an encore at Laprairie.

Quebec's former minister of municipal affairs and the environment, Dr. Victor Goldbloom, has called Gulf's plan "the ideal way to pursue urban development. The clustering of housing units in one part of a residential area, leaving the remainder as green space, is probably the ideal pattern."

Still rely on cars

By planning stores, places of employment and abundant pedestrian and bicycle paths within its community, Gulf says it hopes to avoid the problems of auto-intensive sprawl which characterize much of the suburbs. This is what it had said would happen at Reston.

In his recent book, *Mortgage on America*, a Washington Post editor named Leonard Downie Jr. visited Reston after its first decade of operations and found things have not worked out that way. He buttresses his observations with quotations from the highway industry.

He cites how *Highway User*, a trade magazine, reassured its readers four years ago that a survey showed people used the pedestrian walkways in addition to, not instead of, trips made by car. The average Reston family owned 1.8 cars and still made between 11 and 15 daily car trips.

"A Reston wife cannot be left without a car because she needs it for her necessary trips, like most other suburban wives," said *Highway User*.

It adds that new towns were begun "with the idea that their superior design and emphasis on pedestrianism would substantially reduce the need for cars." But "the suburban lifestyle replaces expectation with reality . . .

"Auto ownership and parking needs within new communities differ little from those of other suburban developments. It remains high," concluded the trade magazine.

It is still premature to judge how Gulf's project at Laprairie will compare since construction has just begun. But it is worth noting Downie's conclusion on how the new town movement has worked so far south of the border:

"More soil is paved over, more erosion-causing drainage problems are created and more auto exhaust pollutants are added to the air.

"In this, as in many other ways, new towns add up simply to larger-scale suburbia."

If nothing else, Gulf's experience shows just how deeply the energy-intensive development is rooted — in not just the corporate process but in the acquired habits of the public.

Les autos maintenant réparées dans les sous-sols

La Ville de Montréal se propose de modifier certains de ces règlements pour permettre l'installation d'ateliers de réparation d'automobiles dans les sous-sols et dans les bâtiments servant à l'habitation.

En revanche, la Ville veut modifier en même temps un autre règlement qui interdira d'installer de tels ateliers dans les zones résidentielles de Montréal.

Ces amendements seront soumis au conseil qui se réunit à compter de ce soir.

Selon les brèves informations fournies dans les notes explicatives, ces changements font suite à d'autres modifications apportées au règlement sur les exigences quant aux risques d'incendie.

Dorénavant, on exigera que les ateliers de réparation d'autos soient installés dans des bâtiments dont le mur extérieur est en brique, mais pas nécessairement le plancher et le mur intérieur.

City eyes auto shop ban inside residential areas

The city administration wants council to ban small auto repair shops from residential areas, but the city permits department says it can't enforce the rule.

In a report endorsed by the city executive committee, planning chief Guy Legault recommends changing a 20-year-old bylaw to exclude repair shops from areas zoned for residential use only.

Legault said recent changes to another bylaw have made more buildings eligible for repair shop permits, and urged the executive not to hand out any permits for the next four months in order to correct the error.

But Leopold Laurin, head of the city's permits and inspection department, said the new rule as submitted to tonight's council meeting would make shops already open in residential

zones illegal and he doesn't want the responsibility of closing them down.

"We're the ones who get all the complaints in this kind of affair," he said. "It's going to be a real problem if council adopts the recommendation."

Laurin could not say yesterday how many repair shops now hold permits in residential areas, but another department official estimated more than 100 could be affected.

Most are small operations set up in backyard garages. Laurin said the regulation change is prompted by complaints about noise from people living near a shop.

He said the proposed bylaw change was submitted to council hastily and may still be amended before final adoption to guarantee the right of existing shops to remain open.

Plan restricts car shop sites

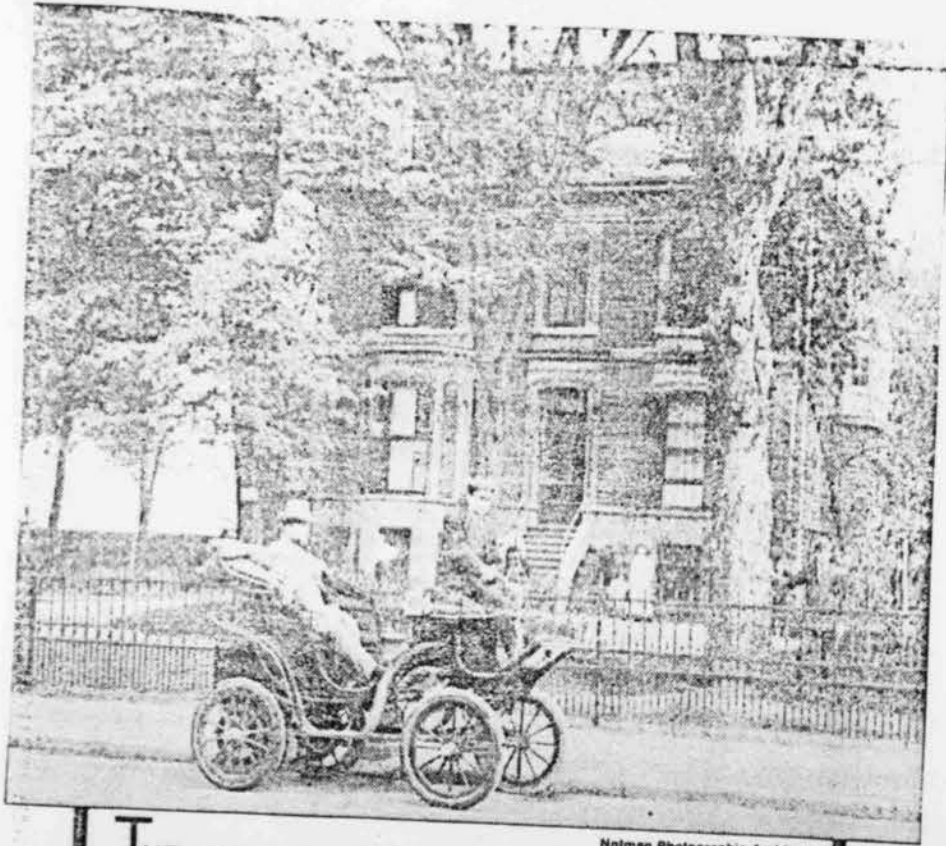
The City of Montreal yesterday published plans for new restrictions to keep automobile repair shops out of residential zones.

In the course of amending the building bylaw earlier this year to eliminate fire hazards, the city inadvertently made it possible to convert many houses in the city into auto repair shops.

THE MONTREAL STAR, THURSDAY, MARCH 17, 1977

DANDURAND, Maison

VOIR AUSSI: DORCHESTER, Boulevard R 3165.2
(1740 ouest)



Notman Photographic Archives

THE first owner of a car in Montreal was A. N. Dandurand, shown with his driver outside his Dorchester St. house in 1915. The speed limit was 14 m.p.h.

The future is bikes

And what is the urban vehicle of the future? The bicycle. Montreal hasn't got the word yet, but that is the view of the latest report from the Worldwatch Institute.

The institute is a non-profit research organization that analyzes global problems like population and energy. The current report is not really about bicycles; it is about automobiles and their future prospects, which appear to be headed downhill.

The trouble with the automobile is that it converts gasoline into pollution. And gasoline, already increasingly expensive, will become increasingly scarce as well, especially after petroleum output peaks around 1990.

So far, the number of cars in the world is continuing to grow. Since 1960, in fact, it has more than tripled, from 98 million to 302 million last year.

But obviously something will have to yield. The institute does not see much hope for alternate fuels. Ethyl alcohol, for example, which can be distilled from sugar cane, or corn, or even garbage, supplies 14 per cent of Brazil's driving needs, but it is an unlikely widespread substitute for gasoline, because its general use would place automobiles in competition with food crops.

Increased efficiency will help extend the automobile age. Nevertheless, no matter what our car's mileage, we face the unpleasant prospect that it will have the lowest of claims on petroleum supplies. Producing food, heating homes, and running trains, trucks and factories all must take priority.

The alternatives — probably inevitable, so we might as well enjoy them — are mass transit and bicycles. There are signs that some people already are making the transition. The American Public Transit Association reports that July, 1979, was the 24th straight month of increasing use of public transportation, and over the past 10 years bicycles actually have outsold cars in the United States.

Such progress, however, needs encouragement. Some cities have separate bicycle roadways. Vasteras, Sweden, has built 70 bicycle tunnels at major intersections.

Montreal will have to do better than painting a few stripes on out-of-the-way streets and barring bikes from Metro stations. It should try to make life safe for those who would like to make use of the most energy-efficient means of transport ever known.

5 ans de Bonne Conduite!



C'est par un vote unanime que le jury, composé d'une centaine de convives, a rendu le verdict de culpabilité à l'accusation de Bonne Conduite dont était soumise l'École de Conduite La Québécoise. Ce n'est que quelques instants plus tard que le juge a rendu la sentence de 5 années de bonne conduite, félicitant ensuite toute l'équipe de cette école de chez nous maintenant située sur le boulevard Monk, dans l'édifice Carlo Gatti! La photo illustre la fête consacrée au 5e anniversaire de l'école, en même temps que l'ouverture officielle de l'édifice de M. Gatti, où l'on peut reconnaître MM. Yvon Lamarre, Carlo Gatti, Angelo Anfossi, Pierre Minotto, et l'équipe entière de l'École de Conduite La Québécoise. Celle-ci devra donc, pour un autre 5 ans, poursuivre son beau travail de bonne conduite. Félicitations!

(Photo LVP Studio Desi 364-2718)

When motoring was new

The man said to have first owned an automobile in Montreal once lived in the big stone house on the southeast corner of Dorchester Blvd. and St. Mathieu St. This is the old house, opposite the Grey Nuns' property, that has been saved (at least for the time being) from demolition. It is one of the last of the Dorchester mansions of the Victorian era.

The idea of a Victorian driving an automobile may seem a bit odd. But as far back as 1898, Alderman Ucal H. Dandurand appeared in an automobile on the streets of Montreal.

Dandurand's automobile was powered by steam, not gasoline. He had bought it in Boston, from Waltham, a manufacturer of steam cars.

To all appearances it was a buggy, though a buggy without shafts or a horse. It seated two persons. The second person had a rather tight fit, for Dandurand was a big man, as expansive in weight as he was in personality.

These steam-driven automobiles (called "flying kettles") were slow to start. The tank had to be filled with gallons of water. Kerosene provided heat; burning kerosene made the car stink.

Watching the gauges

The rising force of steam in the tank had to be watched on gauges and controlled by handles. At least half an hour was needed, if a sufficient head of steam was to be generated to make the car run.

Some of these old steam-powered automobiles, made around the turn of the century, proved amazingly durable. One type was known as the Stanley Steamer. Among those who bought a Stanley Steamer was Stephen Osgood of Cookshire, in the Eastern Townships.

Mrs. Eric Brown of Greenfield Park (who spent her childhood in Cookshire) remembers a drive in Osgood's Stanley Steamer in 1924. They went to Sawyerville. On the route the car refused to mount a hill. In the end Osgood made it, by driving up backwards.

This same Stanley Steamer was still running at least as late as 1930. My wife, who spent part of her childhood in the Cookshire parsonage, recalls it hissing to a stop opposite the parsonage and in front of the house

owned by Ludiah French. Ludiah would climb into it. The two old friends would wheeze away for a summer afternoon's drive.

Both Mrs. Brown and my wife remember the comparative silence of the Stanley Steamer. They heard no motor, only a faint swishing sound, a sort of magnified sigh.

Dandurand kept his steam-powered car for about three years. He bought a new car in 1901 — a Dion-Bouton. It may still be seen, preserved in the cellar of the Château de Ramezay on Notre Dame St.

This new car had a one-cylinder internal combustion engine. Its gas consumption was moderate.

Once it ran out of gas while Dandurand was driving it. The city then had no gas stations. Dandurand found a drug store. He bought a bottle of gasoline, sold by druggists for cleaning gloves. He poured it into the tank and drove away.

A Dion-Bouton was not cheap. Dandurand paid \$1,535 for his — a substantial sum, considering the value of money 80 years ago.

Some reminiscences of Alderman Dandurand (apparently after he had bought a subsequent car) were written by George A. McNamee. In 1905, McNamee began his lifetime career as secretary of the Automobile Club of Canada (later the Royal Automobile Club).

"At the turn of the century," he wrote, "I well remember seeing Mr. U. H. Dandurand driving up Windsor St. . . . in his gasoline buggy." Wheels were large, like buggy wheels. Springs protruded.

Steering wheels, gear and brake levers were located on the right-hand side. A goose-necked horn had a rubber bulb attached. It was sounded by squeezing the bulb.

Lamps were actually carriage lamps, with oil and wicks. This car, he believed, may have been equipped with a collapsible umbrella.

"Mr. Dandurand," McNamee recalled, "was dressed in the garb of the day — leather cap, pea jacket, gauntlets, goggles and a cotton dust-er."

Goggles were necessary, because these cars had no windshields. Dust-ers (big, loose cotton overcoats) were necessary, because swirling clouds of dust were raised wherever an automobile went.

Any claim to be "first" is certain to arouse contention. Dandurand's claim to be Montreal's first motorist was no exception.

McNamee remembered these disputes: "From time to time there was much discussion and argument during Club meetings, in the press and elsewhere, as to who really owned and operated the first automobile in this part of the country. Mr. Dandurand's claim was usually upheld."

The Montreal historian, Dr. E. Z. Massicotte, archivist of the Montreal Court House, researched the various claims in 1931. He reached his conclusion: "It was in November, 1898, that Mr. U. H. Dandurand bought . . . the first automobile that ran in Montreal."

Dandurand's enthusiasm for automobiles was buoyant. He tried an electrically-powered car, as well as those powered by steam and gasoline. He even owned a trailer, or "Pullman Automobile." His son Henri, 19 years old, designed it.

Outings together

In this car the whole Dandurand family could have outings together — father, mother, the 11 children, and a few friends. It could hold 26 seated, or 12 sleeping. At the back was a boarding vestibule, such as those still seen on railway cars.

In fact, this trailer, more than 29 feet long, was like a miniature railway car. Inside it had curtains, electric lights, panelled woodwork, stained glass windows.

When Dandurand first began driving an automobile in Montreal, the municipal bylaws had no provision for such a vehicle. Dandurand needed a licence. City Hall's staff were at a loss to decide what sort of licence to issue.

At last they considered that an automobile, with its tires, was a species of bicycle. Dandurand was charged for a bicycle licence — \$1.

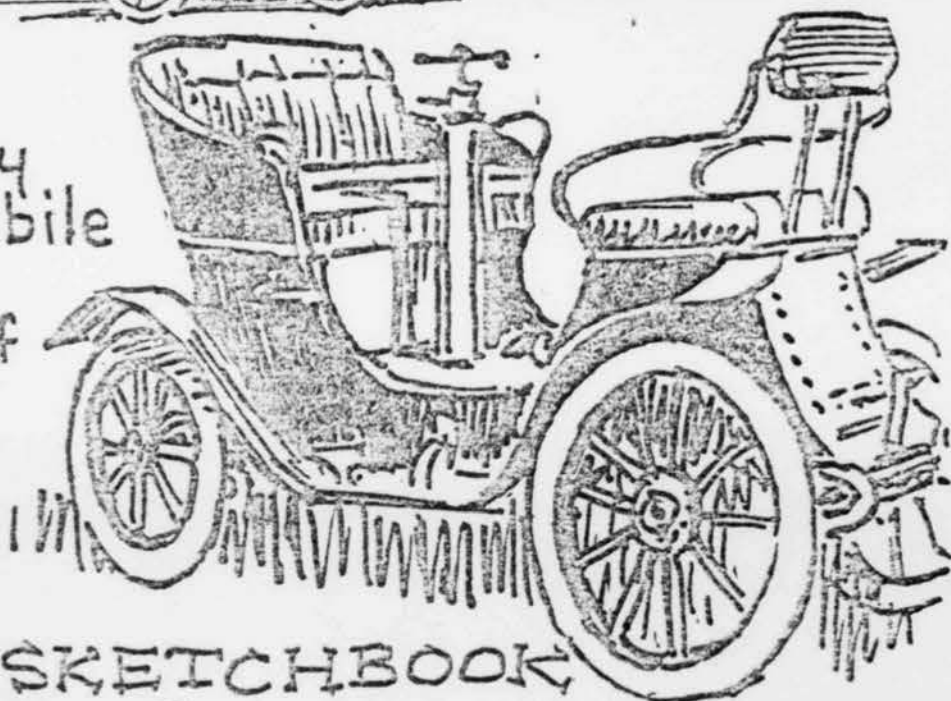
In 1901 the provincial government took over the granting of licences. It fixed the price at \$5. But no licence plates for automobiles were issued. Dandurand was required to paint the number of his licence on his car.

Those were the happy, early days. Automobiles, not yet taken seriously, could be adventurous fun. They were so regarded, even by the law. When

U.H. Dandurand
parked in front
of the house
on Dorchester



-an early
automobile
on the
streets of
Montreal



JOHN SKETCHBOOK
COLLINS U.H. Dandurand and his cars

the Automobile Club was granted its charter by the Province of Quebec, it was incorporated under the Amusement Act.

This sporting mood prevailed at a Gymkhana, held on an October afternoon in 1906. It was sponsored by the Automobile Club in the Montreal Amateur Athletic Association (MAAA) field in Westmount.

All sorts of contests were held to test the drivers' skills. Ucal Dandurand was there, to take part in the relay race.

At a signal, each driver had to jump from his car, remove his overcoat, start the engine with a crank, put on his overcoat, light a cigarette, then drive round the cinder track.

When back at the starting line, each driver had to get out, assist a

passenger to the front seat, help him to a cigarette, light a match for him, get back in the car and make another circuit of the track.

On the third round, each driver had to take up two more passengers and assist them to rear seats. For the fourth and last round he had to help all passengers alight, then make the circuit alone.

It was all great fun. Dandurand was just the man to make the most of it. *The Gazette* reported:

"Mr. Duncan McDonald and Mr. U. H. Dandurand deserved special prizes because of their gallantry in having ladies as passengers, but these gentlemen spent so much time laughing at each other that they fell outside the time limit."

Those early days were the automo-

bile's age of innocence. Traffic jams, air pollution, the death toll on the highways, soaring gasoline prices — they were only foreseen dimly, if at all.

In that age, automobiles were a lively novelty, a diversion, and still rather laughable. At such a time an automotive club, quite appropriately, could be incorporated under the Amusement Act.

Monsters to chauffeurs

This is one of those Saturdays when we deal with several very different subjects. Today they include the Lake Champlain monster, washing clothes on the waterfront, and Montreal's first chauffeurs. Altogether, a variety of regional lore.

To begin with, there is the monster. At last reputable scientists seem to be taking it seriously. Lake Champlain is beginning to rival Loch Ness.

In an all-day seminar at Shelburne, Vermont, some 200 scientists this week discussed Lake Champlain's monster. "There's at least a population of large animals of some kind," said Dr. George Zug, chairman of the Smithsonian Institution's department of vertebrate zoology.

"There certainly is a family of large unknown animals in Lake Champlain," agreed Phillip Reines of the State University of New York.

Comments of this kind are far removed from total skepticism. Sightings of the monster actually go back to 1609. Samuel de Champlain, the French explorer, recorded the first description.

Here is what he wrote: "The longest, as these people told me, is eight or 10 feet. I saw some of them five feet long, as big as a man's thigh, with a head as large as two fists, a snout two and a half feet long, and a double row of very sharp and dangerous teeth.

"Its body is, in all respects, like that of the pike, but it is armed with scales so strong that a dagger could not pierce them, and it is silver grey in color. And the end of its snout is like that of a pig."

If the modern monsters are in fact the descendants of those seen by Champlain in 1609, this "family of large unknown animals" (as Prof. Reines calls them) are scarcely newcomers. Such monsters may have been living in the lake for nearly three and three-quarter centuries.

Waterfront washing

Our next topic concerns the Montreal waterfront. Efforts are now being made to open it up for the use of Montrealers. For several generations it has been almost forbidden territory — an area of wharves, warehouses and railway tracks. One part has been

opened to the public; other parts may follow.

When the city was small, all Montrealers lived close to the river, and made use of it. There many families did the household wash.

Water in town was often costly. It was bought from vendors at so much a bucket. The waterfront offered unlimited water, at no cost at all.

Women washing clothes on the waterfront were seen by an American tourist in 1819. He was Dr. Benjamin Silliman, professor of chemistry at Yale. His hotel, the Mansion House on St. Paul St. (where the eastern end of the Bonsecours Market is today) gave him a good view over the river.

From his window he could see the clothes-washing women. "Sometimes," wrote this Yale professor, "the clothes are placed on boards, in the river, and pounded; and at other times, the women dance on them, dashing the water about like ducks, and seemingly as much for frolic as for work."

Such scenes of waterfront washing were to be recalled by John Stafford, the Montreal merchant tailor. In the 1890s (when he was in his 80s) he would sit at the door of his St. Catherine St. shop in the evenings, meditating on early days. He had known Montreal since he arrived as an immigrant boy with his father and mother in 1828.

Long after Montreal had a waterworks, many could not afford to have running water installed in their houses. Women were still doing washing on the river front.

They were then taking advantage of the warm waste water gushing into the river from the machinery of the waterworks, just east of Bonsecours Church.

John Stafford would recall, "Scores of washing women frequented the beach opposite the waterworks outlet, and with skirts tucked up, stamped with bare feet upon clothes in tubs or in the water of the river without tabs. . . ."

"The talk of the women and their shouts of laughter with the rush of the waters and the gracefulness of their action as they wrung out their clothes to get the water out of them made a picture that was full of action and would have commanded attention

anywhere if properly painted."

Washing at the waterfront could be fun. Some families turned it into a picnic. Mrs. John Lovell described the picnics of her childhood in the 1830s.

"My mother," she wrote, "did not think the supply of water adequate for her laundry, so every Monday the clothes were taken to the river at Pointe St. Charles where there was a green plot, and where they could be bleached.

"The preparation for this event caused great excitement in the kitchen. Tubs, wood, pots, and a well filled picnic basket had to be provided, and were taken in a large square cart which was called a *tombreaux*."

These scenes on the Montreal waterfront showed how little conditions and practices had changed over the centuries. Homer's *Odyssey*, depicting the life of ancient Greece, has a description corresponding to that by Mrs. Lovell.

The McGill professor, Sir Andrew Macphail, wrote of the scene in *The Odyssey*, in which the wash is done by Princess Nausicaa:

"A princess did not disdain to make the clothing for her relatives . . . and kept it clean. That happy day which Nausicaa spent will readily come to mind.

"It must have been a busy day as she collected the clothes in the cart and drove the mules, whip in hand, to the washing-trenches near the river. . . . She with her maiden attendants sent the mules to grass whilst they trod the garments with their feet, and spread them out to dry. To this they added a picnic, a game of ball, and singing."

Homer's *Odyssey* was written sometime between the ninth and the 12th century B.C. This means that such Montreal customs 150 years ago had not changed from what they had been in Greece some 3,000 years earlier.

He who drives

We now turn to the subject of chauffeurs (as sort of footnote to the Aug. 22 column on the first automobile in Montreal).

When automobiles were new in this city, from the late 1890s still the early years of this century, the owner-driver was usually referred to as the chauffeur. Only gradually was a dis-



*The explorer
on the lake
he discovered*



*JOHN SKETCHBOOK
Collins Champlain and the Monster*

tion made by designating the chauffeur as one who drives a car for gain, or as a livelihood.

In early days an automobile was such a novelty, such a sport, that no owner would ever have permitted anyone but himself to have the fun of driving it. After travel by automobile had become customary, it had also become a chore, if not a bore.

Rich men preferred to sit in the back seat and pay someone else to drive for them. Chauffeuring became a form of employment in Montreal when the city had had automobiles for about 10 years.

One of the earliest fatal automobile accidents on the Island of Montreal happened when a chauffeur was

driving. The car was owned by William C. McIntyre, a 48-year-old financier.

About 10 o'clock in the evening of June 2, 1909, McIntyre was being driven by his chauffeur, Peter Larose. With McIntyre were two friends — William Weldon, manager of the Windsor Hotel, and Percy Cowans, the stockbroker.

They were on the lakeshore road, near the entrance to the Royal Montreal Golf Club at Dixie. The road at that point had a decided downward grade and a curve. When the McIntyre car was passing another, it skidded and crashed into a telephone pole.

The impact snapped the pole. The car plunged ahead. A tree brought it to

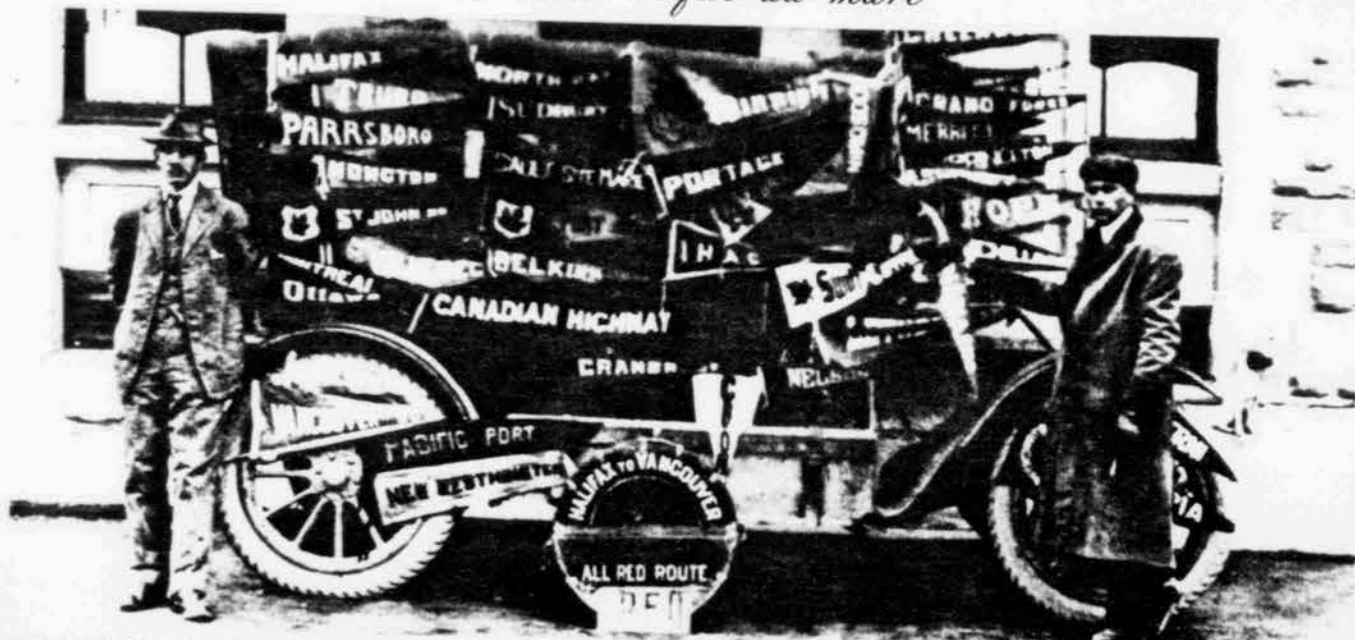
a stop.

McIntyre was killed instantly. Percy Cowans, though knocked unconscious, recovered. Weldon suffered two fractured ribs. The chauffeur seemed least injured of all.

In the era before seat belts, there were advantages in being the one holding the wheel.

**CE DOSSIER CONTIENT
PLUSIEURS DOCUMENTS
ILLISIBLES**

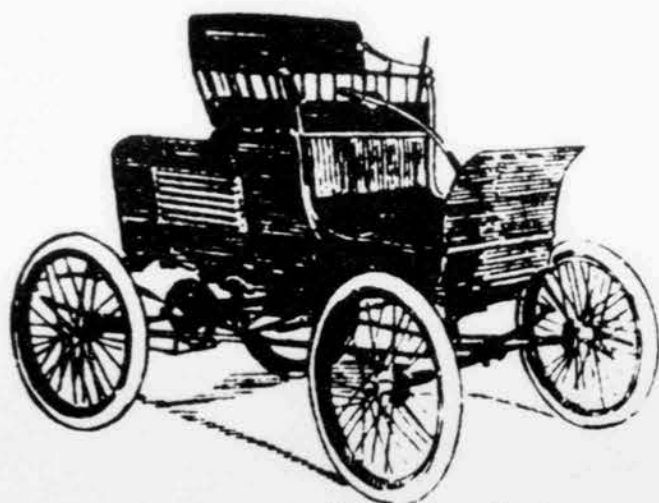
A mari usque ad mare



Thomas W. Wilby (à gauche) posant près de sa Reo, 1^{re} personne à traverser le Canada en voiture, vers 1912 (R. Broadbridge, Vancouver) (PA-29919)



L'époque héroïque des voyages en automobile sur la route transcanadienne à l'ère de la Reo



Le premier automobile circule à Montréal

Le premier (sic) automobile importé dans cette province a circulé mardi (21 novembre 1899) et hier après-midi, sur les rues de Montréal, et a beaucoup excité l'attention des passants et des cochers de fiacre. Il y a tout apparence que ce genre de véhicules sera bientôt d'usage général. C'est dans cette prévision que MM. J.A. Corriveau et U.H. Dandurand ont travaillé et ont réussi à obtenir le contrôle et les droits pour la fabrication et l'opération pour tout le Canada, de cet automobile, mû par vapeur générée par la gazoline.

Ces messieurs ont également obtenu le contrôle des droits sur un autre automobile électrique, avec accumulateur, qui est une amélioration sur tous les autres véhicules électriques en vente jusqu'ici. Ces deux genres de voitures sont fort légers, proportionnellement, et ont une force motrice considérable.

La voiture vue dans les rues, hier, ne pèse que de 500 à 600 livres. L'avantage de cette voitu-

re, c'est qu'on peut aller partout avec elle, même là où il n'y a pas de pouvoir électrique, car elle porte son propre pouvoir, ayant une citerne à gazoline d'une capacité de 6½ gallons, ce qui est suffisant pour une course de 90 à 100 milles. Le coût d'opération ne dépassera pas un centin par mille. L'expérience a démontré qu'on circule plus facilement à travers les rues qu'avec les voitures ordinaires.

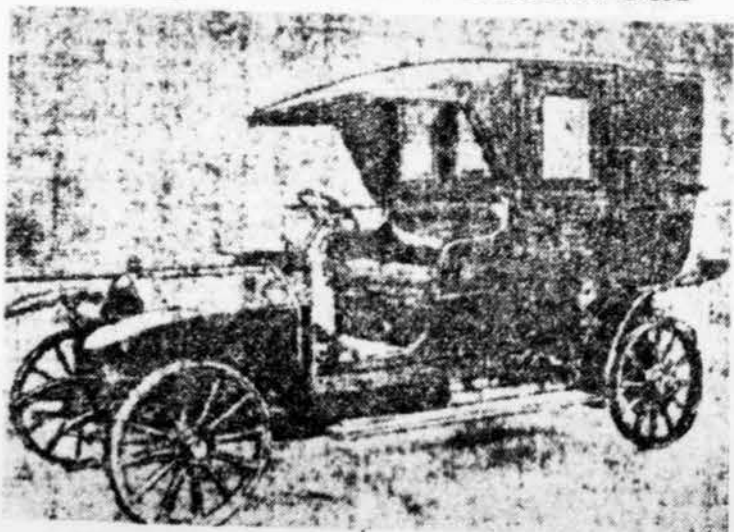
Le nouvel automobile a monté la côte de la rue Windsor, sans arrêt, et facilement, d'une grande vitesse; il a ensuite descendu la côte du Beaver Hall sans que le conducteur ait été obligé d'appliquer les freins, se servant simplement du cylindre à air.

Un syndicat de capitalistes américains et canadiens est en voie de se former pour la fabrication d'automobiles électriques, à vapeur, etc.

La manufacture sera construite à Montréal ou dans les environs.

100 ans d'actualités

Une première à Montréal



LES premières voitures de place (car c'est ainsi qu'on appelait les voitures des cochers à l'époque) sont arrivées hier à Montréal, c'est un signe des temps. Toutes les nouveautés que les vieux pays ont tant hésité à adopter, le Canada les fait siennes avec empressement, allant du premier coup aux derniers perfectionnements.

Avisé hier soir (6 juin 1910) très tard, de l'arrivée de ces voitures, notre rédacteur s'est rendu immédiatement sur les quais où, comme le montre notre photographie, une seule voiture était déballée. C'est dans cette voiture, merveilleuse d'élégance et confortable, qu'une heure après il était ramené à la «Presse».



Gazette, Bastien Nadeau

Smoking runaway

Alert Montreal Urban Community police used a patrol car to stop an empty, burning Lada from crashing

into cars on St. Catherine St. yesterday morning. Consts. Denis Monet and Pierre Mercier used fire extin-

guishers to put out the fire, which apparently was caused by a short-circuit in the electrical system.



Pompe à vapeur Cambier

LA PRESSE, DIMANCHE 10 JUILLET 1898

CHRONIQUE SCIENTIFIQUE

QUATRE ans après la course organisée par le *Petit Journal* de Paris, LA PRESSE rendait compte dans son édition du 10 juillet 1898 (un dimanche, incidemment), du succès de l'Exposition internationale d'automobiles de Paris.

Parmi les nouveautés-on mentionnait notamment les suivantes :

— Au kiosque de Dion: un tri-cyle à pétrole et une pauline à vapeur, d'une capacité de 40 passagers.

— Chez de Panhard et Levasor: la voiture de course à bord de laquelle René de Kuyiff venait de gagner le critérium Bordeaux-Paris.

— Au kiosque de Delahaye: un système d'allumage électrique, un carburateur automatique, et un système de refroidissement à l'eau nouveau genre pour les cylindres.

— Chez Peugeot: on offre une transmission à quatre vitesses.

— Au kiosque de la Société continentale d'automobiles: un système d'allumage par incandescence.

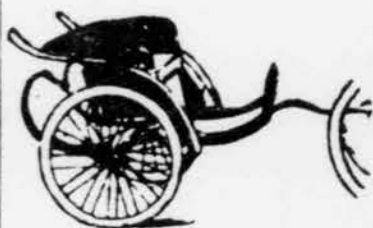
— Chez Th. Cambier: une pompe à incendie automobile avec moteur de 18 chevaux capable de projeter 250 gallons d'eau à la minute à une distance de 120 pieds.

— Chez Chase: on voit apparaître le pneu Chase, le premier, dit-on, à adopter le système «single tube» si cher aux Américains.

— Au kiosque de Léon Bollée: une voiturette à trois roues.

— Chez Fugler: la voiturette-remorque en osier qu'on peut accrocher à l'arrière de la voiture.

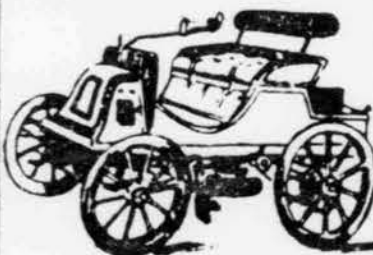
Parmi les autres exposants, on notait les firmes suivantes: Decauville, Darracq, Mors, Maison parisienne, Rochet et Schneider, ainsi que Diligeon, Hurlu et Cie.



Voiturette-remorque Fugler



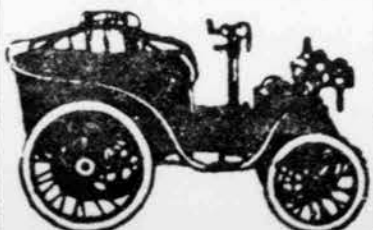
Voiturette Bollée



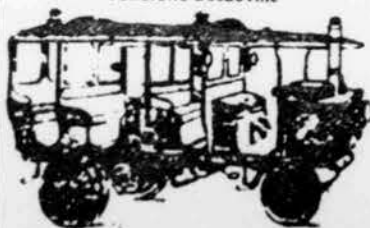
Voiture de course Panhard



Voiturette Decauville



Voiture de la Maison Parisienne



La Pauline de Dion

MONTREAL, SAMEDI 18 AOUT 1894

VOITURES SANS CHEVAUX

LES VEHICULES DE L'AVENIR

DANS son édition du 18 août 1894, LA PRESSE faisait état d'un concours organisé par le *Petit Journal* de Paris à l'intention des constructeurs de « voitures sans chevaux », et dont la finale s'était déroulée le 23 juillet précédent, avec la participation des 21 finalistes choisis parmi les 100 inscriptions.

La finale comportait un parcours de 100 km puisqu'il s'agissait de relier Paris à Rouen, et elle a permis de consacrer la primauté de la voiture à pétrole (ou

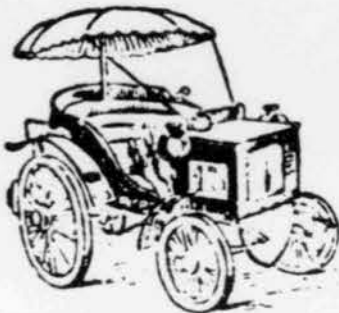
essence) sur la voiture à vapeur.

Le texte du concours disait entre autres: «Le premier prix sera distribué à la voiture sans chevaux qui remplira ces conditions: d'être, sans danger, aisément maniable pour les voyageurs et de ne pas coûter trop cher sur la route.»

Le premier prix fut partagé entre deux gagnants ex-aequo: l'équipe Panhard et Levassor, de l'avenue d'Ivry, à Paris; et celle des frères Peugeot, de Valentignay, dans le Doubs. On disait

au sujet des voitures des vainqueurs:

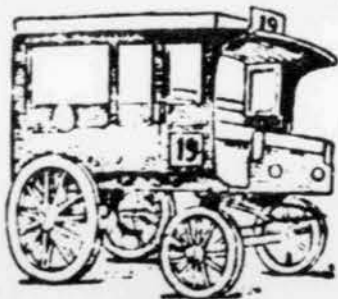
«Les deux concurrents emploient comme agent de propulsion l'essence de pétrole ou gazoline, que le moteur Daimler, inventé par un savant mécanicien de Wurtemberg, M. Daimler, a rendu pratiquement maniable». Plus loin dans le texte, on rappelait que le moteur Daimler remonte à 1889. A l'Exposition, le moteur Daimler figura comme agent de propulsion sur deux petits bateaux, et comme producteur d'électricité.»



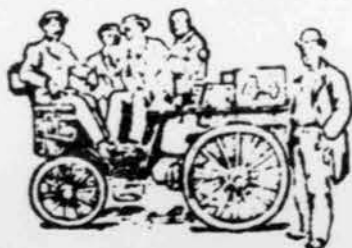
Phaeton Panhard et Levassor (Pétrole)



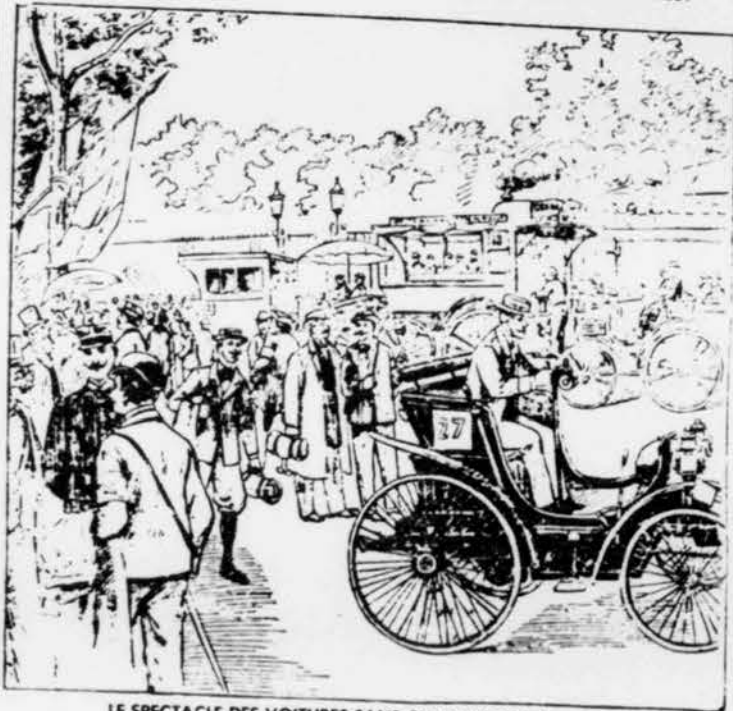
Voiture à 4 places Gauthier (Pétrole)



Voiture Chastel et David (Vapeur Serpallet)



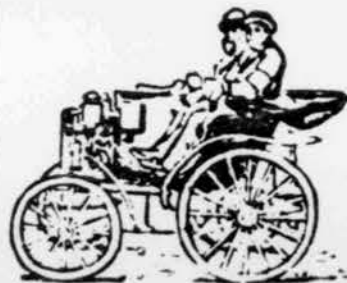
Voiture à 7 places (Vapeur Serpallet)



LE SPECTACLE DES VOITURES SANS CHEVAUX AU DÉPART



Vis-à-vis à pétrole, 4 places (Peugeot)



Phaeton à pétrole, 2 places (Panhard et Levassor)

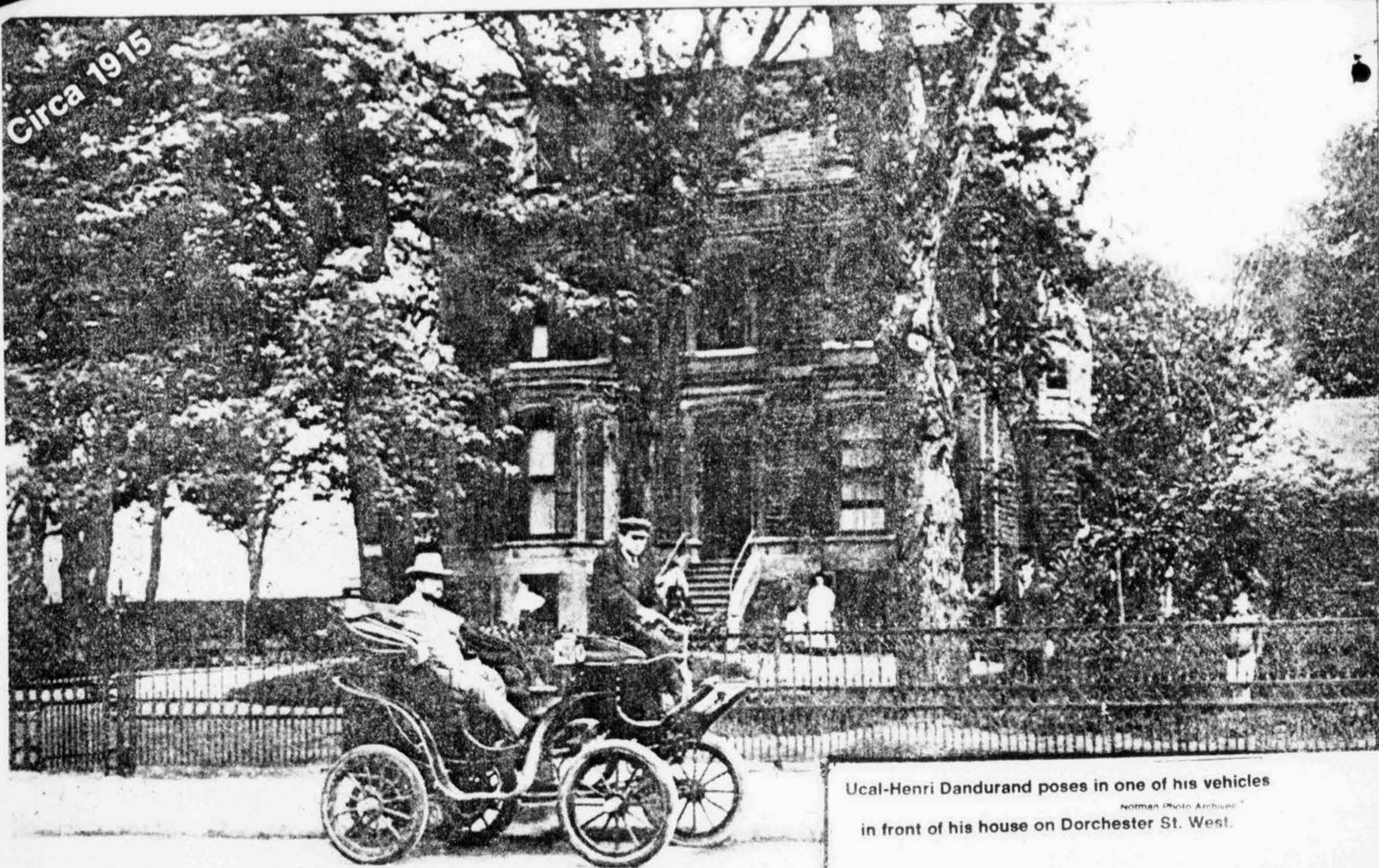


Voiture à bougie Dion (Vapeur, 4 places)



Voiture à vapeur 6 places (Serpallet)

Circa 1915



Ucal-Henri Dandurand poses in one of his vehicles
in front of his house on Dorchester St. West.

Notman Photo Archives

MONTREAL THEN AND NOW

Real-estate developer's first love was cars

Ucal-Henri Dandurand was a businessman who didn't mind taking chances. In 1913, the real estate promoter built the first skyscraper east of St. Laurent Blvd., the 10-storey Dandurand Building, which still stands at St. Catherine and St. Denis Sts.

But Dandurand's first love was the automobile. He was the first car owner in Montreal, and by 1903 he already had four vehicles.

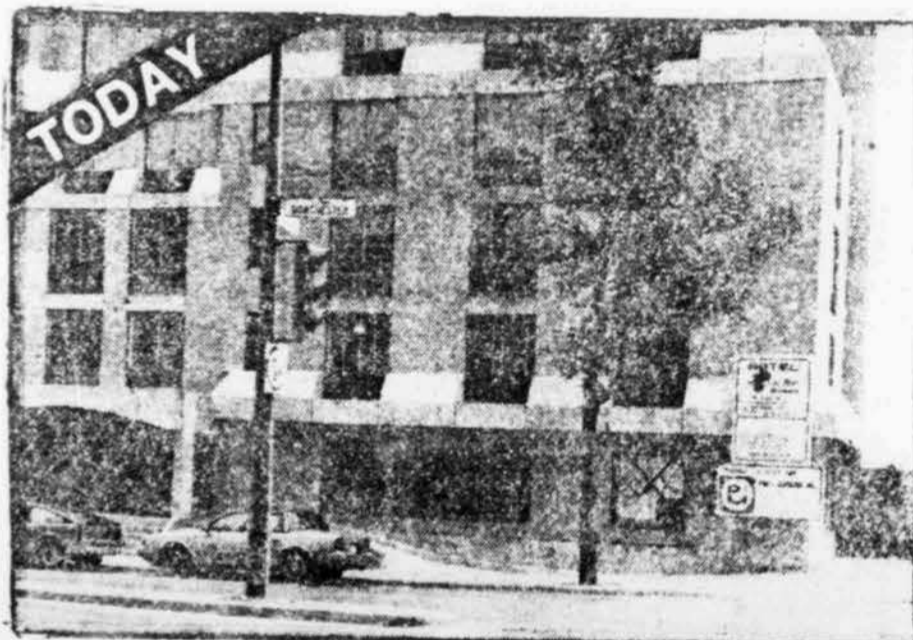
Dandurand's first car was a Waltham steam engine, which cost \$600. It had six water tanks and could cover about 150 kilometres without refueling. The vehicle could reach speeds of 40 miles per hour, but the city speed limit was just 14 mph.

When the first cars made their appearance, drivers were required to stop when a horse-drawn carriage appeared to avoid frightening the horses. Dandurand was often stopped and criticized for disturbing

the peace.

Dandurand took such pride in his cars that in the photo above he posed with his chauffeur in front of his house while relegating his family to the background.

The house, since demolished, stood on Dorchester St. W. (now Dorchester Blvd. W.) at the corner of St. Mathieu. In the late 19th and early 20th century Dorchester W. was a residential street filled with the fashionable homes of the well-to-do.





Gazette, Pierre Obendrauf

Claudine Fredette, 26, catches a few rays behind her '57 Chevrolet Belair.

The grille of it all: Car show a hit

By **NANCY WOOD**
of *The Gazette*

Chrome, and lots of it, glistened in the sunlight at yesterday's antique car show on Ile Notre Dame as owners did some last-minute polishing.

The Voitures Anciennes du Québec Inc. club's 11th annual show was a chance for owners to show off months, sometimes years, of hard work.

When Germain Alarie, a 58-year-old Montreal accountant,

bought his 1939 Ford convertible coupe in 1981, it was little more than chassis and engine. Yesterday, he won the president's restoration prize.

"I worked on it every night and every weekend for four years," he said.

Peter Hamilton, 33, had his car's "birth certificate" posted as part of his Austin-Healey display. His Sprite Mark I, which turns 26 on Aug. 27, was discovered by Hamilton rusting near an Ormstown farmhouse.

The Sprite looks new, thanks to a lot of hard work. Hamilton spent every evening in his garage, sometimes until 3 a.m.

"My wife didn't like that too much," he said, smiling.

The show had all the old favorites: Ford Model Ts, Rolls-Royces, Buicks. But there was also a lot of emphasis on the newer cars.

Cars are considered antique if they were built in or before 1969, and the 1950s and '60s were well represented yesterday.

« Ce sera Toyota ou autre chose »

André Bissonnette promet une industrie du secteur automobile pour le Québec

MAURICE GIRARD

JONQUIERE (PC) — Le Québec est assuré de recevoir, dans un avenir pas trop éloigné, une industrie du secteur de l'automobile, que ce soit Toyota ou « autre chose ».

C'est l'engagement qu'a pris hier au nom du caucus des députés conservateurs du Québec le ministre d'Etat aux Petites entreprises, M. André Bissonnette, qui rendait public 11 subventions à des entreprises du Saguenay-Lac-Saint-Jean totalisant \$566,950.

Plus prudent, son patron, le premier ministre Brian Mulroney n'a pas voulu s'engager en faveur du Québec dans le dossier Toyota puisque la Colombie-Britannique s'est montrée tout aussi intéressée à accueillir le constructeur japonais.

Aux journalistes, M. Mulroney a rappelé que son ministre de l'Industrie et du Commerce Sinclair Stevens avait quitté Vancouver pour se rendre en Corée et au Japon où la question de l'implantation de l'usine Toyota sera au coeur des entretiens.

« Il y a d'autres régions du pays qui croient également que leur région offre des avantages remarquables pour l'industrie », a mentionné le premier ministre, qui a parlé des « paquets intéressants » (offre globale) des provinces aux investisseurs.

De toute façon, il n'en reste pas moins qu'il en revient aux entreprises de décider du choix de l'emplacement de l'usine. Ottawa accepte « la responsabilité morale de l'épanouissement économique des régions » et « a son mot à dire dans certains investissements », conclut M. Mulroney, dont la prudence a dû refroidir un peu les ardeurs optimistes de son ministre d'Etat aux petites



Les députés conservateurs du Québec ont inauguré leur réunion de Jonquière par un « méchoui ». On reconnaît de gauche à droite le président du caucus M. Pierre-Henri Cadieux, le ministre Benoit Bouchard, le député Jean-Pierre Blackburn et le ministre André Bissonnette.

entreprises.

Quelques minutes plus tôt, M. Bissonnette avait déclaré: « Je suis très positif. Nous aurons de l'automobile au Québec. Si ce n'est pas Toyota, ce sera autre chose. Mais on va travailler pour avoir de l'automobile au Québec, soyez certain », a dit M. Bissonnette qui doit rencontrer un des présidents de la compagnie japonaise dans les prochains jours.

Autre chose. Mais quoi? A cette question, le ministre demeure muet,

énigmatique. « On verra d'autres dossiers sortir dans le domaine de l'auto », se contente-t-il de répondre.

Tout le caucus du Québec « travaille très fort dans l'industrie de l'automobile », dit-il. « Nous avons la ferme intention de casser le pattern qui existe d'avoir uniquement de l'automobile en Ontario. Nous aurons de l'automobile au Québec », a insisté le ministre d'Etat aux Petites entreprises qui estime que c'est « extrêmement positif » que le ministre Ste-

vens n'ait pas pris parti dans ce dossier.

Il est important, ajoute-t-il, que le gouvernement du Québec fasse les pressions nécessaires pour faire valoir les avantages de l'installation de l'entreprise dans la province. Le caucus des députés conservateurs est prêt à poursuivre ses pressions de son côté.

Par ailleurs, M. Mulroney a déclaré que le temps pressait et que son gouvernement devrait prendre une décision rapide dans ce cas. Aux Etats-Unis, souligne-t-il, un courant protectionniste prend de l'ampleur et le gouvernement du Canada pourrait bien, s'il attend trop tard être confronté à une réponse de non-recevoir au moment de présenter aux Etats-Unis une offre de libéralisation du commerce entre les deux pays.

« Nous devons faire preuve de diligence, agir avec célérité. Nous ne pouvons pas retarder notre décision pour quatre ou cinq ans », a d'abord indiqué le premier ministre.

Et il conclut sur cette note: « Ma principale préoccupation, c'est qu'avec le temps qui passe et avant qu'on ait eu le temps de terminer notre débat interne, les Américains pourraient nous débouter. Le protectionnisme gagne du terrain ».

Bombardier studying auto production: Bissonnette



ANDRE BISSONNETTE
Won't name firm involved

By **SHIRLEY WON**
of *The Gazette*

Bombardier Inc. of Montreal is expected to decide next January whether to produce compact automobiles, federal Small Business Minister André Bissonnette said yesterday.

Bissonnette told reporters that Bombardier — which makes such vehicles as subway cars, passenger trains, snowmobiles and military vehicles — is expected to complete a feasibility study by the end of this year.

"Bombardier is conducting a feasibility study and I don't want to say with whom," Bissonnette said.

But sources in the automobile industry said Bombardier has

held preliminary discussions with a Japanese automaker, rumored to be Toyo Kogyo, which makes Mazda automobiles.

Bissonnette said the federal and Quebec governments have contributed \$1 million each to Bombardier to help finance the study, which reportedly will cost a total of \$5 million.

Helène Crevier, a spokesman for Bombardier, refused to confirm or deny Bissonnette's comments, saying only that an automobile is one of many projects being considered.

If the project goes ahead, the compact car will probably be manufactured at Bombardier's Valcourt plant, where it makes snowmobiles, industrial equipment and military vehicles.

This summer, Bombardier sold its Longueuil-based subsidiary, Heroux Inc., which makes and overhauls landing gear and other aeronautical equipment. It also announced it would stop manufacturing freight locomotives at its Dickson St. plant after it failed to win a \$90-million contract from Canadian National Railways.

Bissonnette's comments were an elaboration on his promise during the weekend in Jonquière — during a meeting of the Quebec caucus of the Progressive Conservative Party — that Quebec will get a Toyota assembly plant, or failing that another car plant.

"Bombardier is one of the possibilities," he added yesterday.

Toyota Motor Co. is studying bids by at least 20 Canadian cities as sites for a \$150-million plant, which would employ 300-350 people and produce 50,000 vehicles a year starting in 1988.

Bissonnette was in Montreal to launch *Quebec Aerospace 1985*, a federal government publication listing some 100 suppliers to the aerospace industry.

The directory, published by the Quebec regional office of the Department of Regional Industrial Expansion, is aimed at helping market Quebec aerospace products and expertise.

"The directory will be a great asset to smaller aerospace firms," Bissonnette said. "These firms are not always able to explore international markets."

Hyundai construirait une usine de \$200 millions à Montréal

■ (d'après CP) — Le ministre canadien de l'Expansion industrielle régionale, Sinclair Stevens, annoncerait, aujourd'hui même, à Séoul, la construction prochaine d'une usine d'assemblage automobile Hyundai dans la région de Montréal, au coût de \$200 millions.

Il s'agirait de la plus importante usine jamais aménagée par cette firme sud-coréenne à l'étranger. Les travaux débute-

raient très bientôt, affirme aujourd'hui le quotidien Le Devoir.

Plus tôt, hier, un porte-parole de la firme Hyundai Auto Canada avait refusé de commenter les présumées intentions de ce fabricant sud-coréen d'automobiles.

Andy Chong, vice-président aux finances de Hyundai, avait affirmé, lors d'une interview téléphonique à Montréal, qu'aucune décision de ce type n'avait

été prise. Il avait refusé de dire si la compagnie qu'il représente étudie la possibilité d'un tel investissement ou si elle s'apprête à annoncer une telle nouvelle.

La nouvelle avait déjà filtré, plus tôt, au réseau français de Radio-Canada qui affirmait que Hyundai avait chargé la firme d'ingénierie Lavalin International de rechercher un site susceptible d'accueillir une telle usine, en Ontario, au Québec ou en Colombie-Britannique.

Le complexe industriel aurait une capacité de production de 100 000 véhicules par année et amorcerait ses opérations dès 1988, selon la nouvelle qui précise que c'est à compter de cette date que la firme sud-coréenne devra verser des droits douaniers sur ses exportations de voitures au Canada.

Aucun porte-parole de Lavalin n'a pu être joint, non plus, hier soir.

Hyaundai à LaSalle.
Le député Gilles Fortin
croit en la possibilité. Il a
préparé un dossier en ce
sens qui sera soumis au
gouvernement provin-
cial. Le terrain envisagé
par le député Fortin? Ce-
lui où le gouvernement
voulait, jadis, installer la
prison.

■ **Bromont**

■ **Saint-Laurent**

■ **Montréal-Est**

Hyundai: Lavalin propose trois sites de la région de Montréal

■ OTTAWA — La firme d'ingénieurs Lavalin a proposé

MAURICE JANNARD
de notre bureau d'Ottawa

à la société sud-coréenne Hyun-

dai trois sites possibles au Québec pour l'implantation de son usine d'assemblage d'automobiles.

Les villes de Saint-Laurent, en banlieue ouest de Montréal, Montréal-Est et Bromont, à

quelque 70 kilomètres au sud de la métropole, ont été retenues par les consultants dans le rapport qui a été remis à Hyundai cette semaine, a-t-on appris hier.

À Ottawa cependant, les mem-

bres du gouvernement font état de plus en plus de Bromont comme ville choisie pour accueillir l'usine de \$200 millions.

Un des critères importants qui a joué en faveur de ces trois municipalités, est le fait que Hyundai a besoin d'un terrain de plus de 40 acres.

Un représentant de la compagnie à Toronto a déclaré hier que la compagnie n'avait pas choisi encore l'endroit où elle ira s'installer.

On affirme même chez Hyundai que la province retenue n'est pas encore identifiée.

En revanche, les ministres et députés québécois du gouvernement conservateur sont beau-

coup plus loquaces. Ils laissent entendre clairement, avec clins d'oeil et sourires à profusion, que Hyundai viendra au Québec.

Dans leurs conversations privées, les députés du gouvernement font mention aussi de Bromont comme site de l'usine d'assemblage, a déclaré en substance hier à LA PRESSE le député libéral du comté, M. Jean Lapierre.

Le député de Shefford a déclaré qu'alors qu'il interrogeait le ministre de l'Expansion industrielle régionale, M. Sinclair Stevens, sur le sujet jeudi dernier, le premier ministre Mulroney lui a lancé en Chambre à un mo-

ment donné: «Pourquoi tu te lamentes? On va l'envoyer dans ton comté.»

Seion M. Lapierre, les responsables municipaux de Bromont vivent actuellement des heures de grandes tensions dans l'attente d'une confirmation de Hyundai.

M. Stevens, responsable du dossier, a déclaré jeudi aux Communes qu'il ne restait plus que quelques détails avant que la compagnie n'annonce son investissement de \$200 millions au Québec.

Au premier rang pour le nombre d'automobiles importées au Canada, Hyundai espère commencer sa production de petites voitures en 1988. L'usine créera 1 200 emplois.

POINTE-AUX-TREMBLES PARFAITE POUR HYUNDAI

— Marcel Léger

Le ministre du Tourisme et député de Lafontaine, M. Marcel Léger, propose aux dirigeants de la société coréenne Hyundai d'implanter leur future usine d'assemblage à Pointe-aux-Trembles.

Selon le député de l'est de Montréal, la région de Pointe-aux-Trembles ontréal-Est, fortement affectée au

cours des trois dernières années par les départs successifs de quatre raffineries, est la mieux structurée pour

Jean-Philippe Decarie

accueillir ce type d'industrie.

«On a un sol rocailleux, indispensable pour l'industrie lourde», a expliqué M. Léger au cours d'une entrevue téléphonique.

M. Léger vante également l'accès direct au port de Montréal comme un autre atout important pour les activi-

tés du constructeur automobile.

Surtout lorsqu'on sait que la compagnie Hyundai importera l'essentiel des composantes des véhicules qu'il assemblera ici.

«Trois autoroutes importantes convergent sur Pointe-aux-Trembles. Montréal est à proximité de la frontière américaine et de l'aéroport internationale de

Mirabel», continue le député de Lafontaine.

M. Léger écrivait la semaine dernière au premier ministre fédéral, Brian Mulroney, pour l'inciter à transformer le site des raffineries désaffectées en zone franche afin d'y attirer des industries du monde entier.

Il voit maintenant l'implantation probable de Hyundai au Québec

comme une chance unique de réparer les torts causés par les départs des raffineries de Texaco, Esso, BP et maintenant Gulf.

«On a perdu 2 500 emplois en trois ans. On a du personnel spécialisé sans emploi et les 1 200 postes qui seront créés par la chaîne de montage seraient bénéfiques», estime M. Léger.

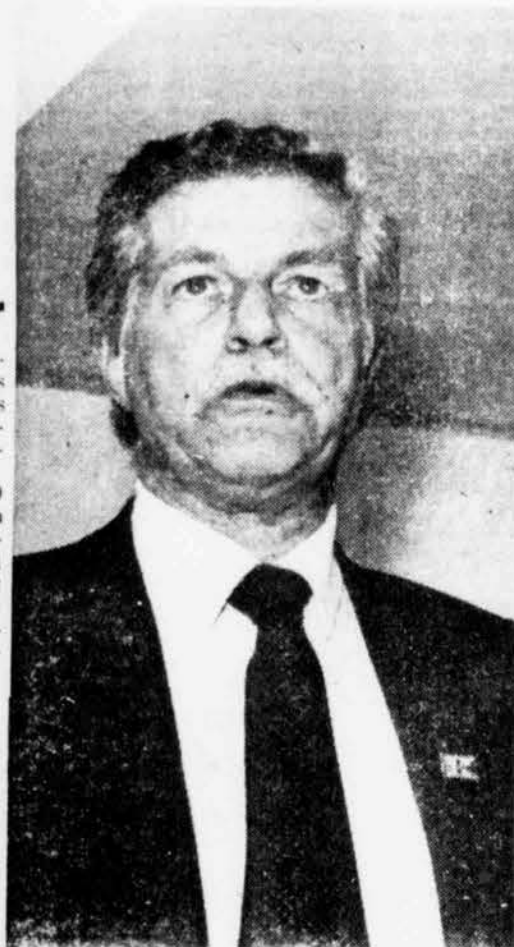


Photo LES ARCHIVES

M. Léger aimerait qu'Hyundai prenne la place des raffineries dans l'est de la métropole.

Hyundai, la seule à venir s'installer dans la province

Le dossier de l'implantation d'une usine d'assemblage de voitures évolue de jour en jour.

Effectivement, il ne se passe pas vingt-quatre heures, sans que de nouveaux éléments viennent s'ajouter.

Ainsi, la dernière déclaration est celle du ministre de l'Expansion économique et régionale, Sinclair Stevens, qui a souligné que la société sud-coréenne Hyundai serait vraisemblablement la seule à s'installer au Québec.

Le ministre conservateur a mentionné que Hyundai qui écoule environ 40% de ses ventes sur le marché québécois, avait clairement laissé entendre sa préférence pour notre province. Quant à Toyota, il semble que les dirigeants de cette compagnie japonaise n'ont pas encore pris de décision et qu'ils écoutent avec intérêt les propositions faites par le Québec.

Ce dossier est donc très chaud... Et encore plus pour l'Est de la métropole qui semble être vraiment dans la course pour l'obtention de la construction de l'une ou l'autre des usines d'assemblage de voitures.

D'abord les Arsenaux Canadiens

La venue de Hyundai dans la région suffit à Le Gardeur

La possibilité d'accueillir une industrie de l'envergure de Hyundai a mobilisé les intervenants économiques et politiques de plusieurs régions du Québec.

Par le potentiel qu'offre son parc industriel et compte tenu de sa proximité de Montréal, la ville de Le Gardeur aurait bien pu s'inscrire dans le peloton des courtisans de l'entreprise sud-coréenne.

Pourtant, de l'aveu même du maire Gilles Foisy, ce dossier n'est pas actif dans la municipalité. Les raisons évoquées par M. Foisy font appel à un raisonnement articulé.

"Nous possédons une superficie intéressante et les infrastructures nécessaires à l'accueil d'un tel géant de l'entreprise, signale-t-il. Toutefois, après analyse de la situation, nous avons convenu d'orienter nos énergies ailleurs."

En fait, Le Gardeur mise d'abord et avant tout sur l'expansion des Arsenaux canadiens. Malgré l'intention bien arrêtée du gouvernement Mulroney de privatiser cette société, le développement de l'entreprise ne serait pas compromis pour autant. "Nous avons eu des discussions avec les dirigeants des Arsenaux. Ces derniers estiment qu'une structure différente ne modifierait pas l'essor déjà envisagé", ajoute M. Foisy.

Une dimension régionale

Les autorités municipales de Le Gardeur ne sont pas indifférents à l'implantation de Hyundai au Québec. Bien au contraire. Mais comme le souligne Gilles Foisy, le dossier doit être abordé sous l'angle économique plutôt que pour satisfaire des intérêts politiques à courte vue.

Il mentionne qu'un site comme Montréal-Est lui apparaît tout aussi profitable à l'ensemble de l'économie du Québec, et par surcroît au développement régional, qu'un terrain du parc industriel de Le Gardeur. "La venue de Hyundai dans une région aura des retombées qui ne se limiteront pas aux bornes municipales. Le Gardeur profiterait de l'implantation de Hyundai, de Toyota ou de Suzuki dans l'est de Montréal."

D'ailleurs, M. Foisy estime que ces dossiers doivent être traités par des intervenants régionaux plutôt qu'être pilotés à la pièce par des instances municipales. "Un regroupement d'intervenants qui tirent dans le même sens, est beaucoup plus rentable que toute démarche municipale isolée. Et c'est cette direction que Le Gardeur souhaite voir utiliser par la MRC de l'Assomption quand on lui aura confié ce mandat du développement économique," de conclure le maire de Le Gardeur.

Claude Gariépy

Pointe-aux-Trembles et Montréal-Est ont leurs chances

HYUNDAI DANS L'EST DE MONTRÉAL

Trois constructeurs d'automobiles, Toyota et Suzuki, du Japon, et Hyundai, de la Corée du Sud, ont annoncé leur intention de procéder à l'implantation d'usines d'assemblage de voitures au Canada, au cours des prochaines années. Les investissements de ces trois grands de l'automobile représenteraient quelque chose comme 900 millions de \$.

Bien sûr, l'annonce de ces constructeurs a provoqué de nombreuses réactions à tous les niveaux d'intervention, tant politique, économique que social. Ce, partout au Canada alors que la Colombie-Britannique, l'Ontario et le Québec se sont inscrits sur les rangs.

Au Québec, ce dossier ne cesse de faire couler de l'encre et déjà, de nombreuses villes et régions ont manifesté leur intention de présenter des dossiers pour attirer ces fabricants, dont Hyundai, celui qui pourrait le plus se retrouver au Québec puisque 40% de ses ventes sont réalisées ici.

Outre Laval, Boucherville, Bromont et la région de la Mauricie qui ont déjà entrepris certaines démarches, la ville de Montréal se montre très intéressée. Tout comme la municipalité d'Anjou et, à cause du désolant vacuum des raffineries, Montréal-Est.

Un reportage vous est donc présenté sur cet important sujet et sur les possibilités plus qu'intéressantes qui s'offrent aux citoyens de l'est de la métropole.

par Richard Camirand



Hyundai

L'Est de Montréal offre sept sites

Montréal est plus que jamais dans la course comme candidate pour accueillir la future usine d'assemblage d'automobiles du fabricant sud-coréen Hyundai. En dépit de l'imposante superficie que commande les futures installations - entre 250 et 300 acres - l'île de Montréal disposerait de quelque sept sites en mesure d'accueillir ce géant de l'automobile.

À la firme Lavalin, mandatée par Hyundai pour dégager les sites propices à son implantation, c'est le mutisme le plus complet sur les endroits primés par elle. On sait déjà cependant que Lavalin a recommandé le Québec pour des raisons économiques.

Le choix à la fin d'octobre

Un porte-parole de la firme conseil qui a oeuvré sur ce dossier, M. Fernand Chayer, a déclaré que plusieurs sites étaient recommandés au Québec et en Ontario et qu'en dernier ressort, c'est la direction d'Hyundai qui prendra la décision ultime.

"Nous ne sommes que des mandataires qui avons établi des préférences à partir de critères spécifiés par notre client. Mais en affaires, il n'y a jamais rien de certain et Hyundai pourrait choisir en fonction de raisons que nous ne connaissons pas. Qui sait?"

M. Chayer indique que Lavalin a procédé par

élimination. "Nous sommes partis à l'origine de 18 sites pour réduire graduellement à un certain nombre. Normalement, ce devrait être parmi eux que Hyundai fera son choix".

Ce site, il devrait être connu à la fin de septembre ou au plus tard début d'octobre, le constructeur d'automobiles voulant faire diligence pour être en mesure de procéder à la construction dès l'an prochain.

Même un cimetière!

Sur l'île de Montréal, sept sites conviendraient à Montréal, Anjou et Montréal-Est. Tous sont situés dans la partie Est. Ce sont le parc Industriel L.H. Lafontaine, Rivière-des-Prairies, le parc Industriel de Pointe-aux-Trembles, le cimetière Hawthorne Dale près de la polyvalente Pointe-aux-Trembles, l'ancien site de la BP à Ville d'Anjou, et les terrains au nord du boulevard Métropolitain dans Montréal-Est.

L'Office d'expansion économique de la Communauté urbaine de Montréal s'est d'ailleurs chargé d'amasser toutes les informations pertinentes sur tous les sites situés dans les villes de banlieue. Montréal pour sa part, travaille son dossier seul, par l'intermédiaire de sa corporation CIDEM.



Les vastes territoires des pétrolières dans Montréal-Est constituent un intérêt plus ou moins grand. La pollution avancée du sous-sol par les produits pétroliers les rendraient impropres à une nouvelle vocation industrielle pour plusieurs années.

Interrogé à ce propos, le directeur de l'Office d'expansion économique de la CUM, M. Stephen Bigsby, confirme que l'Est de Montréal possède plusieurs secteurs adéquats en terme de superficie pour accueillir le géant de l'automobile. "Nous avons tout simplement fourni des réponses à des interrogations qui nous ont été formulées par la firme Lavalin, ce qui ne signifie aucunement que ce sera effectivement dans l'Est qu'Hyundai s'implantera", déclare-t-il sans aller plus loin.

Montréal semble avantage...

À Montréal-Est, seul un terrain situé au nord du boulevard métropolitain s'avèrerait d'un certain intérêt. Les territoires désertés en vertu du départ des entreprises de raffinage représenteraient un intérêt secondaire à cause de la pollution avancée par le pétrole du sous-sol, les rendant impropres à une nouvelle vocation industrielle.

De plus, selon M. André Demarbre, mandaté par Montréal-Est pour s'occuper du développement économique, la municipalité pourrait se voir désavantager si jamais Hyundai se fixait des échéances très serrées pour l'implantation de

son usine d'assemblage. "Ces terrains ne nous appartiennent pas et il nous faudra bien sûr négocier avec les propriétaires actuels si jamais Hyundai se montrait intéressé".

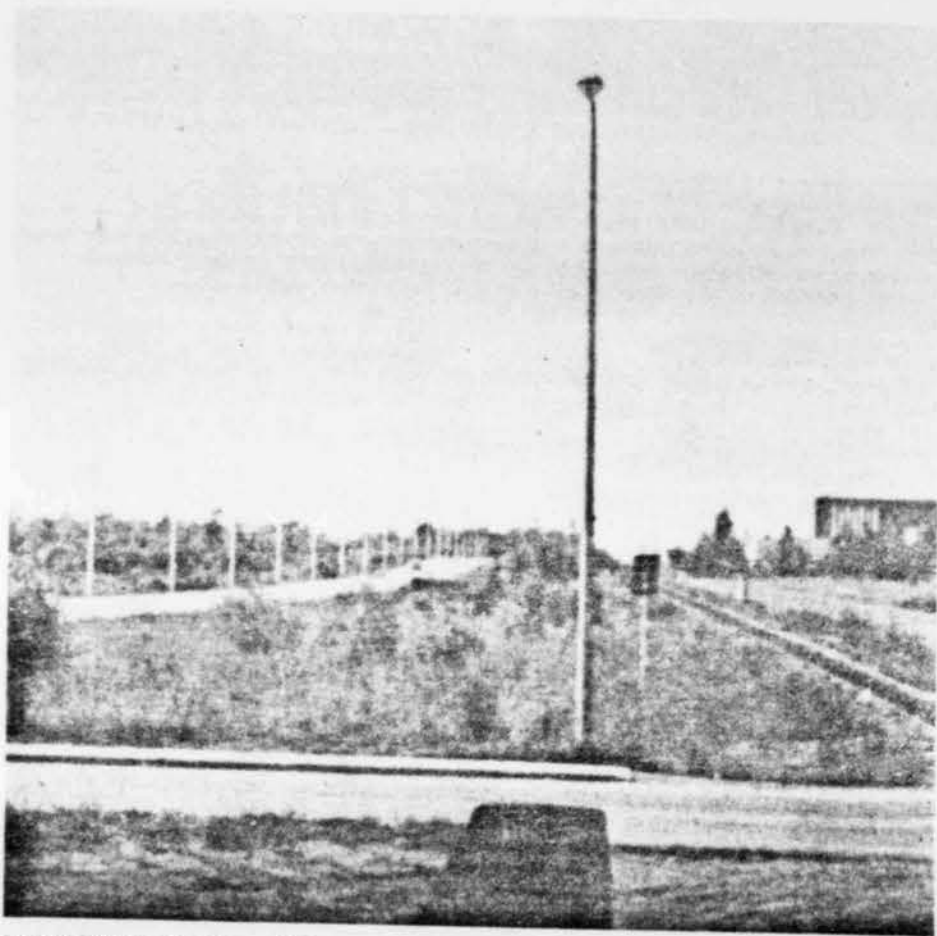
Ce même scénario s'applique également pour les terrains de BP à Anjou dont le sous-sol est pollué en partie et qui n'appartiennent pas à la municipalité.

Il reste les terrains sur le territoire de la Ville de Montréal. Un dans le parc industriel L.H. Lafontaine près du pont-tunnel, un autre dans Rivière-des-Prairies et deux dans Pointe-aux-Trembles, notamment dans le parc industriel et le cimetière Hawthorne Dale près de la Polyvalente Anjou.

Appelé à commenter ces derniers sites, le membre du comité exécutif de la Ville de Montréal, M. Michel Morin, s'est contenté de sourire et de simplement affirmer que Montréal est plus que jamais dans la course pour l'obtention de l'usine Hyundai. Mais à l'exemple des intervenants précédents, il se fait discret et mystérieux.

Décidément, Hyundai suscite chez nos édiles politiques autant de ferveur que le plus passionné des prétendants!

Yves Chartrand



L'un des sites proposés serait les terrains au nord du boulevard Métropolitain dans la municipalité de Montréal-Est. La proximité des voies rapides en font un site intéressant.

MARCEL
LÉGER

«Pas encore assurée»

par André Ménard

«La venue de l'usine de montage Hyundai au Québec n'est pas encore confirmée.»

C'est en ces termes que le député de Lafontaine, Marcel Léger a commenté la venue de l'usine Hyundai au Québec.

«Mais si la compagnie implante son usine au Québec, je suis sûr que le meilleur endroit est ici même dans l'est de Montréal.»

«Et c'est pourquoi j'ai rencontré personnellement le ministre Rodrigue Biron du Ministère de l'industrie et du commerce au cours des dernières semaines pour tenter de le convaincre que notre comté est le plus apte à accueillir une telle usine.»

Comme tous les autres intervenants dans ce dossier, monsieur Léger prétend que l'est de Montréal a tout ce qu'une compagnie comme Hyundai peut avoir de besoin.

Pour ce qui est des pressions futures, monsieur Léger explique qu'il intervient dans ce dossier à titre de député.

«Mais faisant partie du conseil des ministres, je peux voir le ministre Biron et lui demander son aide, comme nous le faisons dans différents dossiers.»

«L'avenir de Montréal-Est? J'aimerais bien avoir avec moi, une boule de cristal pour pouvoir découvrir ce que le futur réserve à la ville, explique monsieur Labrosse. Sans cette boule, il m'est bien difficile, sinon impossible, de prévoir ce qui arrivera dans deux ans, dans dix ans.

«Il y a quatre ans, qui aurait pu prévoir toutes les fermetures de raffineries? En principe, seules les compagnies Texaco et BP se devaient de fermer. Par la suite, comme un cheveu sur la soupe, ce fut au tour d'Impérial de fermer et maintenant Gulf. Qui peut prétendre connaître l'avenir?»

La ville est-elle en danger suite à ces fermetures?

«Non, elle ne l'est pas. Montréal-Est peut survivre. Les évaluations seront plus basses et les revenus moindres. Nous devons nous ajuster et couper dans les dépenses. Il faudra se serrer la ceinture et je pense que les citoyens de Montréal-Est en sont conscients.»

Suite aux fermetures des différentes raffineries, la ville a perdu des revenus de l'ordre de 5 millions de dollars. Avec

la fermeture de Gulf, combien de revenu additionnel s'envoleront-ils?

«Pour 1986, il n'y aura pas de perte telle quelle. A moins que la compagnie ne se mette à démolir ses bâtiments. Sinon, elle sera encore là et représentera un potentiel fiscal. Donc cette fermeture, outre les nombreuses pertes d'emplois, ne nous affectera pas avant deux ans. Mais, c'est évident qu'au bout de la ligne nous perdrons quelques revenus.»

Ces fermetures veulent-elles dire que la ville de Montréal-Est changera d'orientation?

«Non puisque dans le plan d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal, nous sommes et resterons un secteur industriel.»

Alors, si vous demeurez un secteur industriel et que la principale industrie qui existe sur votre territoire disparaît, que pouvez-vous faire?

«Nous avons beaucoup de terrains qui appartiennent aux compagnies Impérial, Gulf et Texaco. Nous tenterons d'obtenir une entente avec eux pour qu'ils nous cèdent d'une manière ou d'une autre

ceux qui devaient leur servir pour de l'expansion, (entre Métropolitain et Henri-Bourassa). Avec ces terrains, de nouvelles compagnies pourront s'installer chez nous. Il ne reste qu'à aller les chercher.»

Et comment?

«Pour les attirer, la ville a engagé une firme de consultants, Major De Marbre inc. Ils ont le mandat de vendre la ville aux compagnies qui se cherchent un coin de terre pour s'installer.»

Cette firme a-t-elle obtenue des résultats?

«Engagée depuis deux ans, la firme sans avoir déniché des compagnies, est sur la bonne voie. Ce n'est pas facile de dénicher de nouvelles compagnies lorsque dans une province comme le Québec, il existe entre 40 et 50 sites industriels. Mais, nous avons confiance puisque la ville de Montréal-Est est un endroit invitant, grâce au port, aux voies ferrées et au système routier. La ville de Montréal-Est possède de nombreux atouts qui attireront les compagnies chez nous.»

La firme a présenté entre les mains le dossier Hyundai. Cette compagnie veut implan-

ter une usine de montage. La firme fait des représentations pour avoir cette usine à Montréal-Est.

Quelles types d'industries, la ville de Montréal-Est peut-elle accueillir?

«Nous pouvons accueillir des industries lourdes, ainsi que des petites et moyennes entreprises dans notre parc industriel.»

Et la population? Comment réagit-elle à toutes ces fermetures?

«Je ne peux dire que la population est heureuse de voir fermer toutes ces raffineries. Plus de 20% des résidents de Montréal-Est était ou sont encore employés par ces raffineries. Donc ils sont fortement touchés.

«Mais, le nombre de résidents de Montréal-Est demeure stable et ce, en raison de notre niveau de taxe qui est encore abordable. Les gens grâce à cela peuvent encore vivre ici.»

Malgré une boule de cristal qui laisse présager des moments difficiles, le maire Yvon Labrosse demeure confiant. «Je suis sûr que d'autres compagnies viendront s'installer à Montréal-Est.»

DOSSIER

HD

HYUNDAI

Une décision bientôt

par André Ménard

Tout porte à croire que le dossier de l'usine de montage Hyundai connaîtra sous peu un dénouement.

En effet, le président de cette compagnie Hyundai, monsieur Park, ainsi que le vice-président, monsieur Gibson étaient à Québec la semaine dernière.

Rejoint par téléphone pour expliquer la présence de ces deux hommes à Québec, l'attaché de presse du ministre de l'Industrie et du Commerce, Rodrigue Biron, Paul Tra-

han répond:

«Effectivement, ces deux messieurs sont présentement à Québec, mais je ne peux dire s'il rencontreront ou non le ministre Biron.»

Si pour monsieur Trahan, la venue du président et du vice-président de cette compagnie ne vue tirne dire, pour un informateur qui a tenu à garder l'anonymat, elle est significative.

«Certainement qu'ils sont tous les deux à Québec, explique-t-il, et ils ne sont sûrement pas là pour visiter la ville. Vous pouvez

être sûr qu'ils discuteront du dossier de l'usine de montage avec le ministre Biron.»

Lors de la fin de semaine du 7 et du 8 septembre, tous les concessionnaires Hyundai étaient à Québec pour un congrès au cours duquel les nouveaux modèles 86 Hyundai leur étaient dévoilés.

Mais lorsque l'AVENIR de l'EST a rejoint l'attaché de presse de monsieur Biron, mardi dans la journée, les deux têtes dirigeantes d'Hyundai Canada étaient encore à Québec.

DÉCISION

Selon le conseiller municipal de Rivière-des-Prairies, Claude Frenière, la décision à savoir où sera implantée l'usine de montage, devrait se prendre cette semaine.

«Lorsque nous avons eu connaissance de la possibilité de l'implantation d'une usine de montage Hyundai dans l'est de Montréal, explique monsieur Frenière, une réponse définitive devait être rendue au plus tard le neuf septembre. Aux dernières nouvelles tout laisse croire que la décision sera rendue la semaine prochaine. (cette semaine)».

**CLAUDE
FRENIÈRE**

Le terrain et le système routier avantageront l'Est

par André Ménard

«Le terrain disponible et le réseau routier devraient convaincre la compagnie Hyundai de venir installer leur usine de montage dans l'est de la ville.»

Selon le conseiller municipal de Rivière-des-Prairies, Claude Frenière, les deux éléments qui jouent en faveur de l'est de Montréal dans le dossier de l'usine de montage Hyundai sont le réseau routier et le terrain.

«Nous avons un des rares emplacements qui peut offrir à la compagnie Hyundai un terrain de 1 million de pieds carrés et de plus et

grâce à notre système routier, vous pouvez facilement vous rendre soit à Berthier, à Québec ou encore à Toronto. L'Est de la ville est selon moi, l'emplacement idéal pour l'implantation d'une telle industrie.»

Au cours des derniers jours, monsieur Frenière a fait un petit sondage maison, pour savoir le poulx des gens sur la venue de cette usine.

«Aucune des trente personnes interrogées n'y voyaient d'inconvénients. Comment en voir lorsque l'on sait que la venue de cette usine créera 1200 emplois et que ces emplois amèneront un développe-

ment certain de l'est de la ville.»

Un autre point important qui jouera dans la décision d'Hyundai quant à l'implantation de son usine dans l'est est le concessionnaire Coiteux Hyundai qui est situé sur la rue Papineau. Au cours des derniers mois, celui-ci a vendu un nombre incroyable de voitures Pony et on dit monsieur Coiteux très près des dirigeants de la compagnie.

Donc, nul doute que monsieur Coiteux a fait et continue de faire des pressions auprès des dirigeants de la compagnie Hyundai pour que ceux-ci prennent une bonne décision.



CLAUDE FRENIÈRE

**LE MAIRE
LA BROUSSE**

par André Ménard

Pour la ville de Montréal-Est, la venue de l'usine de montage d'Hyundai serait l'événement le plus grandiose depuis que l'Ange Gabriel a annoncé à la Vierge Marie qu'elle allait être mère.

La ville de Montréal-Est, selon un informateur à l'hôtel de ville répond à tous les critères de la compagnie Hyundai:

— Le terrain qui est néces-

Comme si l'ange Gabriel descendait sur notre ville»

saire à la compagnie pour installer une telle usine de montage est disponible et situé au nord du boulevard Métropolitain. Il appartient aux compagnies Impérial, Texaco et Shell.

— Le système routier est plus qu'excellent alors que le Métropolitain est tout près, tout comme l'autoroute 40 et plusieurs autres artères.

— Le port qui est à côté et finalement les voies ferrées.

Le venue de cette usine représente un investissement énorme. Un investissement qui égale les évaluations déjà perdues suite aux fermetures des raffineries.

CONSULTANTS

Dans le but de mettre toutes les chances de son côté, la ville de Montréal-Est a fait, via ses consultants, des représentations auprès de la compagnie

et du gouvernement. D'ici quelques semaines, un rapport étoffé devrait être produit par la firme.

Toujours selon un informateur, «la venue de Hyundai à Montréal-Est serait bénéfique pour toute la Communauté urbaine de Montréal et l'Office de l'Expansion économique se devrait de faire des pressions pour que l'usine de montage soit installée à Montréal-Est.»

Montréal propose Pointe-aux-Trembles à Hyundai

ALAIN DUHAMEL

La Ville de Montréal a communiqué à la firme Lavallin une offre de terrains dans le quartier Pointe-aux-Trembles pour l'établissement de l'usine de montage automobile de la société sud-coréenne Hyundai.

La firme Lavallin a le mandat d'étudier les meilleurs emplacements dans la région de Montréal et de conseiller Hyundai sur le choix d'un site. Il s'agit d'une usine de montage, évaluée à environ \$200 millions, d'une capacité de 100,000 voitures par année qui devrait entrer en production en 1988.

Plusieurs villes ont manifesté leur grand intérêt pour ce projet, notamment la ville de Laval. Il a été aussi question des villes de Saint-Laurent, Bromont et Montréal-Est.

Le président du comité exécutif, M. Yvon Lamarre, a rendu public hier une lettre qu'il adressait au ministre de l'Industrie et du Commerce, M. Rodrigue Biron, le 12 septembre dernier dans laquelle il l'informe de la proposition transmise à la firme Lavallin.

Il s'agit d'un terrain de 400 acres bordé au nord par l'autoroute métropolitaine 40, par laquelle on rejoint la route transcanadienne et les aéroports. De plus, deux voies ferrées du Canadien Pacifique et du Canadien national se rendent sur les lieux.

Le site proposé peut avoir son ouverture sur le fleuve Saint-Laurent. Les navires pourraient atteindre les installations portuaires à être construites en utilisant le bras d'eau en-

tre l'île de Montréal et l'île Sainte-Thérèse.

L'administration municipale consentirait à construire à ses frais les accès routiers.

« Nous croyons, écrit M. Lamarre, que la concrétisation de ce projet à Montréal constitue la seule option qui favoriserait le développement économique de l'ensemble du Québec ».

Sur un autre sujet, le Rassemblement des citoyens et citoyennes de Montréal (RCM) a réclamé l'intervention de l'administration municipale afin que certains travaux du contrat des frégates soient exécutés à Montréal, comme le prévoyait l'entente entre la Saint-John's Shipbuilding, Versatile Vickers et le gouvernement canadien.

La Versatile Vickers a l'intention de déplacer l'exécution de certains travaux du contrat des frégates de Montréal au chantier de la Davie Shipbuilding à Lauzon. Montréal perdrait ainsi 650 emplois directs et environ 350 emplois indirects.

« Le quartier Hochelaga-Maisonneuve ne peut se permettre de subir une telle hémorragie d'emplois » a dit le leader du RCM, M. Jean Doré, en pressant l'administration municipale de faire pression sur le gouvernement fédéral.

M. Lamarre a indiqué qu'il défendrait dans cette affaire l'intérêt de Montréal comme l'administration municipale l'a fait en faveur de l'établissement de la société Paramax, malgré, a-t-il dit, l'opposition du RCM.

Montréal offre à Hyundai un terrain de 400 acres à Pointe-aux-Trembles

■ Sans tambour ni trompettes, la Ville de Montréal a fait une « proposition ferme » pour accueillir les installations du constructeur automobile sud-coréen, Hyundai.

MARIANE FAVREAU

« Nous avons un site extraordinaire dans Pointe-aux-Trembles, a expliqué hier le président du comité exécutif de Montréal, M. Yvon Lamarre. Il est près des voies ferrées, des auto-roues, du port de Montréal. Il répond à toutes les exigences, normes et critères exposés par la compagnie. »

Il y a quelques semaines, la municipalité faisait donc parvenir une proposition ferme à la firme Lavalin, mandatée pour déterminer le meilleur

emplacement pour ces installations. Puis, le 12 septembre, elle demandait au ministre Biron d'intercéder en sa faveur.

La Ville offre un emplacement de 400 acres, entre le boulevard métropolitain (autoroute 40) et Notre-Dame, là où les voies ferrées coupent le bout de l'île. L'aménagement de facilités portuaires rendrait le site proposé accessible par voie maritime 12 mois par an, explique M. Lamarre dans sa lettre au ministre.

Prête à construire les voies d'accès

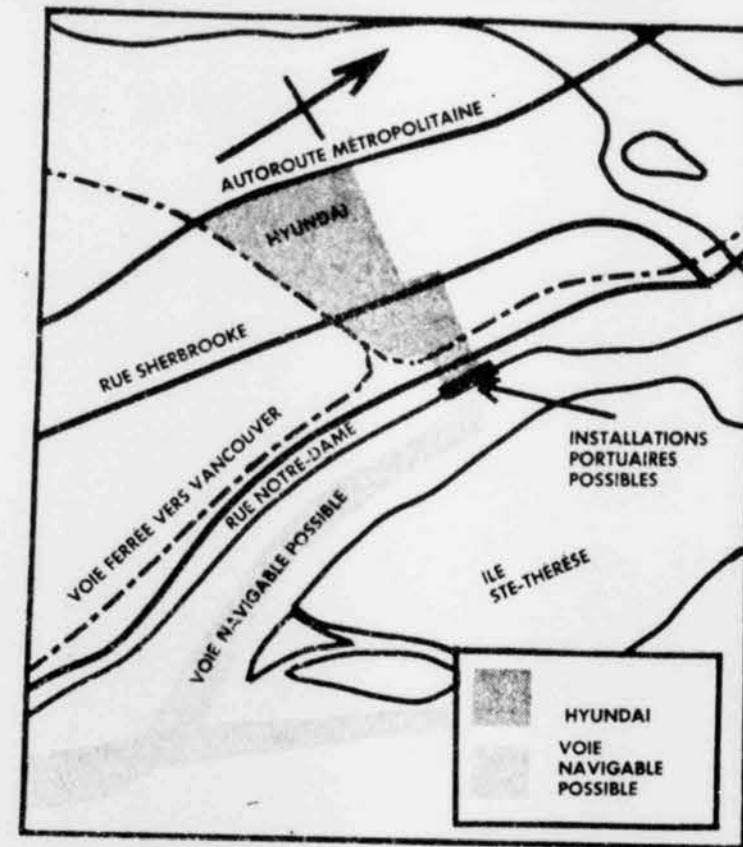
Il rappelle également que grâce au réseau d'autoroutes, les aéroports de Dorval et Mirabel sont à peu de temps de cet emplacement qui est, par ailleurs, contigu aux voies ferrées menant vers

Halifax et Vancouver. Et il s'ouvre sur le fleuve, ce qui facilite les contacts maritimes.

L'implantation de la firme Hyundai en sol montréalais faciliterait le recrutement d'une main d'oeuvre spécialisée, assure le président Lamarre.

La Ville a offert de construire à ses frais les voies d'accès routières au site qui pourraient être nécessaires.

Enfin, M. Lamarre assure le ministre Biron que « la concrétisation de ce projet à Montréal constitue la seule option qui favoriserait le développement économique de l'ensemble du Québec... Nous sommes conscients que Montréal est le cœur économique du Québec et que sa vitalité a des retombées positives sur l'ensemble du Québec. »



City offers 400 acres for Hyundai car plant

The city of Montreal is offering a 400-acre site in Pointe aux Trembles for Hyundai Motor Corp.'s auto assembly plant.

The "extraordinary site" offers access to Canadian Pacific and Canadian National railways, to the port and to autoroutes, executive committee chairman Yvon Lamarre said in council this week.

"It answers all the demands, norms and criteria of the company," he said in reply to a question from fellow Civic Party councillor Claude Christin.

The opposition Montreal Citizens' Movement challenged the

choice in council yesterday, saying the site includes a wooded area and is frozen under the Montreal Urban Community's master development plan.

Lamarre defended the site, saying the woods are not of great ecological value and that jobs are more important.

Federal Industry Minister Sinclair Stevens said last week that Hyundai, of South Korea, is examining four or five sites in Quebec for its \$200-million plant, which would create 2,000 jobs. A few details still have to be worked out, he said.

LAMARRE: LES EMPLOIS AVANT LES ARBRES

Le terrain offert à Hyundai comprend un boisé « réservé »

■ La création d'emplois à Montréal vaut bien le sacrifice de quelques arbres. C'est en gros la réponse de l'adminis-

MARIANE FAVREAU

tration au RCM qui s'inquiétait, hier, de ce que l'emplacement de 400 acres offert à la firme Hyundai pour installer son usine d'automobiles, comprenne un boisé réservé, selon le plan d'aménagement de la CUM.

Il s'agirait plutôt d'un boisé sans aucune valeur écologique, assurait au conseil M. Yvon Lamarre, président du comité exécutif. Il s'agit d'une partie du boisé de l'Héritage, fusionné avec le Bois de la Réparation, explique de son côté le vice-président, M. Pierre Lorange, qui est également président de la commission d'aménagement de la CUM.

Cette partie aurait été acquise par Pointe-aux-Trembles pour des fins industrielles, et la CUM

n'aurait pas pris de décision sur son avenir, poursuit-il.

M. Lamarre a insisté sur le fait que le boisé n'a aucune valeur, d'aucune façon, qu'il ne répond pas aux normes sur le plan écologique. Que par ailleurs, le projet de \$200 millions de Hyundai créerait des milliers d'emplois. Pour nous, c'est une question de développement économique.

Le conseiller Fainstat voulait savoir si on a examiné d'autres sites, et constatait qu'on veut

prolonger le port de Montréal entre Pointe-aux-Trembles et l'Île-Sainte-Thérèse. Il disait avoir reçu des appels de citoyens inquiets et voulait savoir s'il y aurait consultation des Pointeliers. M. Lamarre a rétorqué qu'il avait reçu, lui, des appels de gens qui ne travaillent pas et qui le voudraient bien.

« Si on veut avoir l'avantage sur d'autres sites, nous devons donner accès au port de Montréal. C'est un avantage énorme sur les autres terrains. »

HYUNDAI: LAMARRE EST SÛR D'AVOIR LA MEILLEURE OFFRE

Le terrain proposé par Montréal au constructeur automobiles Hyundai se trouve en partie sur le boisé de l'Héritage, à Pointe-aux-Trembles.

Le Rassemblement des citoyens de Montréal (RCM) a demandé hier soir, au cours de l'assemblée du conseil, au président du Comité exécutif, Yvon Lamarre, s'il n'y avait pas un autre site à proposer à la firme sud-coréenne pour préserver ce site.

Rappelons que l'administration Drapeau-Lamarre a fait parvenir à la firme Lavalin, chargée de trouver le meilleur site possible pour l'implantation de l'usine de montage de Hyundai au Canada, une proposition concrète cette semaine.

L'offre montréalaise comprend un terrain de 400 acres bordé au nord par l'autoroute 40. Il est à proximité des voies ferrées du CN et du CP en plus d'offrir une voie navigable

donnant accès aux installations portuaires.

À cela, M. Lamarre a indiqué qu'il n'y avait aucun autre site semblable sur l'île de Montréal ou ailleurs au Québec.

Quant au boisé, le président de l'exécutif soutient que ce bois n'a aucune valeur écologique.

«Il est surtout question de développement économique et de création d'emplois et ce secteur de Montréal en a très besoin». Maisons de chambres

Par ailleurs, il a été possible d'apprendre que l'administration Drapeau-Lamarre s'apprête à subventionner les maisons de chambres de tout acabit.

Ces subventions toucheront tant aux normes d'habitabilité, d'hygiène et de sécurité.

Montréal offre un parc de la CUM à Hyundai

ALAIN DUHAMEL

Dans son invitation à la société Hyundai, la Ville de Montréal a proposé un terrain qui appartient en partie à la Communauté urbaine de Montréal...sans l'informer de sa démarche.

« Incroyable! » s'est exclamé le maire de Ville d'Anjou, M. Jean Corbeil, en prenant connaissance de l'affaire, hier, à l'assemblée publique de la Commission d'aménagement du territoire de la CUM.

« Cela m'enrage de voir que l'on puisse agir dans un complet irrespect à l'égard d'un partenaire. On aurait pu au moins s'enquérir auprès du propriétaire de la disponibilité du terrain. »

La Ville de Montréal a proposé un terrain, d'une superficie de 400 acres, situé dans le quartier Pointe-aux-Trembles, près de l'autoroute métropolitaine et des voies de chemin de fer du Canadien national et du Canadien pacifique, avec ouverture vers le fleuve Saint-Laurent par le bras d'eau entre l'île Sainte-Thérèse et l'île de Montréal.

Or une partie du terrain offert se trouve dans le boisé de l'Héritage qui, avec le boisé de la Réparation, immédiatement à l'ouest, forme un parc régional de la Communauté urbaine de Montréal. La plupart des terrains lui appartiennent et ont été expropriés à des fins de parc.

Le projet d'une usine de montage automobile dans ce secteur occuperait près des trois quarts des 245,3 acres du boisé de l'Héritage. Selon un relevé du ministère de l'Environnement, en 1981, 68 % de la superficie est en friche et n'a aucune valeur écologique.

Persuadée qu'elle n'aurait aucune difficulté à convaincre la CUM de lui céder ce terrain, Montréal a pris l'initiative de le proposer au manufacturier sud-coréen sans informer la CUM de son projet. Interrogé à ce propos, le vice-président du comité exécutif de Montréal, M. Pierre Lorange, a indiqué que, à sa connaissance, l'administration municipale n'avait eu aucun pourparler avec la CUM.

Pour des raisons stratégiques, semble-t-il, l'administration municipale n'a pas voulu ébruiter son initiative jusqu'à la semaine dernière lorsqu'elle a publié la lettre qu'elle adressait au ministre de l'Industrie et du Commerce, M. Rodrigue Biron, le priant de plaider en faveur de Montréal. D'autres villes de la communauté urbaine s'intéressent à ce projet, notamment Ville Saint-Laurent et Montréal-Est.

La ville de Montréal s'estime toujours dans la course. M. Lorange affirme que l'on devra choisir entre les arbres et les emplois.

Le maire Corbeil se propose de soulever cette affaire à la prochaine réunion du comité exécutif de la CUM.

Des Marais attend

Montréal offre un parc de la CUM à Hyundai

ALAIN DUHAMEL

Pour l'heure, l'offre de la Ville de Montréal à la société Hyundai n'inquiète pas outre mesure le président du comité exécutif de la Communauté urbaine de Montréal, M. Pierre Des Marais II, même si elle met en cause l'un de ses parcs.

« S'il y a moyen d'aménager, on verra, mais il n'y a pas lieu d'en faire un plat plus que cela », a dit M. Pierre Des Marais II à la conclusion d'une tournée, hier, des parcs de la CUM. « Je pense qu'il est trop tôt pour s'engager dans ce dossier. »

La Ville de Montréal a offert au manufacturier sud-coréen un terrain de 400 acres dans l'est de l'île, situé pour une bonne part dans le parc de l'Héritage, propriété de la CUM.

L'administration montréalaise a pris cette initiative sans en informer la CUM. Elle prétend que, sur les trois quarts de sa superficie, le parc n'a pas de valeur écologique et s'appuie en cela sur une évaluation du ministère de l'Environnement.

L'initiative montréalaise a ulcéré plusieurs maires de la banlieue, non seulement parce qu'elle remettait en cause un parc, mais

aussi parce qu'elle ignorait le propriétaire véritable des lieux, la CUM, à laquelle les maires de la banlieue participent « d'égal à égal » avec la Ville de Montréal.

Que la société Hyundai retienne l'offre de Montréal ou non, l'affaire ne peut en demeurer là aux yeux du maire de ville d'Anjou, M. Jean Corbeil, qui entend en débattre cette semaine à la réunion du comité exécutif de la CUM.

Si, par hypothèse, le manufacturier sud-coréen choisissait Montréal, l'entreprise se heurterait à des problèmes écologiques considérables, non seulement dans le parc de l'Héritage, mais aussi en bordure du Saint-Laurent.

Car l'offre de la Ville de Montréal comporte aussi une ouverture sur le fleuve Saint-Laurent, par une bande de terrain passant à travers le quartier Pointe-aux-Trembles, de manière à donner accès à des installations portuaires. Les navires se rendraient au quai Hyundai par le bras d'eau séparant l'île Sainte-Thérèse et de l'île de Montréal. L'aménagement de cette voie d'eau en chenal pour des transocéaniques ne se ferait certes pas sans soulever des problèmes écologiques.

MONTREAL POURSUIT SES EFFORTS POUR «ATTIRER» HYUNDAI

Le maire Drapeau a logé personnellement des appels en Corée pour tenter d'amener la compagnie Hyundai à installer son usine à Montréal.

Louise Blanchard

Voilà ce qu'affirment plusieurs sources, dont le député de Sainte-Marie, Jean-Claude

Malépart. Le Journal a essayé de rejoindre M. Drapeau hier pour confirmer ces dires, mais n'a pu avoir au bout du fil que Pierre Gascon, son chef de cabinet.

Ce dernier a dit ignorer les détails du dossier mais s'est montré sceptique quant aux appels téléphoniques. «M. Drapeau n'a pas l'habitude de traiter ces affaires par téléphone», a-t-il dit. Il a toutefois reconnu que M. Drapeau avait pu, au cours de son voyage en Orient,

établir des contacts particuliers et qu'il pourrait aujourd'hui vouloir s'en servir.

Interrogé par ailleurs à ce sujet, le président du comité exécutif de la Ville, Yvon Lamarre a fait entendre, après une hésitation, un «Pas de commentaire» laconique.

Site idéal

M. Lamarre venait tout juste de lancer un appel pressant au premier ministre Johnson «pour qu'il fasse comprendre à son ministre de l'industrie et du commerce que le site idéal pour l'industrie automobile est le terrain de Pointe-aux-

trembles que nous avons offert à Hyundai et Toyota».

Alors que le gouvernement lorgne du côté de Bromont, M. Lamarre vante le mérite de Pointe-aux-trembles qui possède déjà l'infrastructure nécessaire à l'implantation d'une telle industrie. «A Bromont, il faudrait créer toute cette infrastructure, dépenser pour un train, des écoles, etc. tandis que tout est déjà en place ici», souligne-t-il.

Selon M. Lamarre, «sur le plan logique et technique», Pointe-aux-trembles représente la seule solution valable. «Montréal est entrée dans ce dossier il y a un peu plus de deux mois, ce qui fait qu'on a tou-

jours été dans la course, a-t-il précisé» Sur le plan technique, pas politique, on a été parmi les deux derniers sites retenus.»

«On ne comprend pas, a-t-il poursuivi, que le gouvernement veuille décentraliser à tout prix quand tout existe ici pour accueillir cette usine.» M. Lamarre craint que le jeu politique soit le seul qui n'intervienne dans ce dossier et qu'un chantage ne s'établisse avec les subventions attachées à l'implantation de Hyundai.

«On voudrait que Montréal soit considérée sur un pied d'égalité et qu'elle bénéficie des mêmes avantages que l'on promet ailleurs», a-t-il conclu.

L'usine Hyundai **Lamarre en appelle à Johnson pour favoriser Montréal**

Persuadée que le ministre de l'Industrie et du Commerce, M. Rodrigue Biron, a pris le parti de la région de Bromont dans le projet de la société Hyundai, l'administration montréalaise en appelle au premier ministre, M. Pierre-Marc Johnson.

« Nous lui demandons d'intervenir personnellement, d'autant plus que le site de Montréal répond à toutes les exigences », affirme M. Yvon Lamarre, président du comité exécutif.

M. Lamarre espère que le premier ministre, député d'Anjou, un comté situé dans l'est de l'île, non loin du site proposé, pourra faire valoir auprès de son cabinet les avantages de Montréal en lui rappelant, entre autres choses, l'option préférable d'aménagement que le gouvernement québécois a adopté pour la ré-

gion de Montréal.

En 1978, le gouvernement québécois adoptait une option préférable d'aménagement dans laquelle il affirmait vouloir favoriser le développement de la région montréalaise en concentrant le développement dans le périmètre urbanisé. L'établissement de l'usine de montage Hyundai dans la région de Bromont apparaît à l'administration montréalaise comme une contravention à l'option préférable d'aménagement.

La Ville de Montréal a proposé un site situé dans le quartier Pointe-aux-Trembles, avec une ouverture portuaire sur le fleuve Saint-Laurent. Toutefois, la plus grande part des terrains visés se trouvent dans un territoire acquis par la Communauté urbaine de Montréal à des fins de parc.



Gilbert
Brunet

Fourmis, cigales et survie des emplois

Pour les gens du secteur est de l'île de Montréal, les coups durs se succèdent. Si Gulf ferme ses portes comme elle l'a annoncé, il s'agira d'une quatrième raffinerie de pétrole à y cesser ses activités en moins de trois ans. L'usine de locomotives de Bombardier n'a plus de contrats. Ceux que le chantier de Vickers a obtenus pour la construction de frégates sont «transférés», par l'entreprise, à son chantier de Lauzon. Et l'usine de patins Daoust qui va fermer, et la Forge CSW, et les petites entreprises reliées aux plus grandes...

Des coups difficiles à encaisser: 450 emplois par-ci, 550 par-là, 650 chez Vickers. Où cela va-t-il s'arrêter? Va-t-on enfin mesurer l'ampleur de l'hémorragie et la stopper? L'impact social est si considérable qu'il faut tout mettre en oeuvre pour l'atténuer.

D'abord sonner l'alerte: il y a une dizaine de jours, une poignée de députés libéraux aux Communes, Jean-Claude Malépart en tête, conviaient les intervenants socio-économiques et les citoyens à former un «comité de survie» des emplois menacés. Les termes de l'alerte: le secteur est en train de devenir une «terre d'assistés sociaux».

La stratégie est la bonne mais il est difficile de s'y astreindre longtemps: pas de dénonciations stériles, pas de désignation «du» coupable, pas de coloration politique ou idéologique. Sensibiliser l'opinion au sort d'une collectivité, sans que ce soit la faute des rouges ou des bleus, de l'incurie municipale ou des revendications syndicales, du gouvernement actuel plutôt que du précédent.

Au départ, de Chambre de commerce en hôtel de ville, le message a été livré. Mais le comité de survie projeté n'a pas encore été formé. Les gestes s'éloignent de l'intention.

La CSN fourbit ses slogans, ignorant que ses gestes passés peuvent avoir influencé la décision de faire construire les frégates aux chantiers de Lauzon. Les députés libéraux accusent la ministre de l'Emploi, Flora Macdonald, de mentir à la Chambre en affirmant que rien de spécial ne sera fait puisque 51 000 emplois ont été créés à Montréal depuis un an. Et l'administration Drapeau-Lamarre tente de blâmer Québec de ne pas arroser ces fleurs qu'elle a tardivement plantées et qui ont nom Hyundai ou Toyota.

Peu s'en faut pour qu'on revienne aux remontrances de toutes ces fourmis à autant de cigales. C'est la faute à Ottawa si Québec n'a pas fait cela. C'est la faute à Montréal si Hyundai va à Bromont. C'est la faute aux frères Reichman si Gulf ne produit plus de mazout dont la demande décline. Tout s'emmêle; et embrouillons cela un peu plus, si ça peut nuire au PQ, au PC, au PL, à Taiwan et à Lauzon!

Quoi faire pour contrer le déplacement géographique des emplois? Comment atténuer les conséquences sociales de fermetures d'usines centenaires? À quelle pré-retraite les employés auraient-ils droit? Quel recyclage de main-d'oeuvre peut-on envisager? Comment les locomotives de Bombardier peuvent-elles concurrencer celles de GM? Quelle subvention verser à des entreprises pour qu'elles viennent s'installer dans l'est de Montréal? Où vais-je travailler demain matin?

Ces questions — et combien d'autres — sont bien trop importantes pour que chacun des citoyens laisse à son maire, à son président de centrale ou au dernier des fonctionnaires le soin de les régler sans lui. Vivement le comité, et encore plus vivement les solutions concertées et réalistes!

APPUI À L'ADMINISTRATION MONTRÉLAISE

Une vaste coalition se forme pour amener Hyundai dans l'Est

■ L'administration municipale de Montréal va bénéficier au cours des prochaines semaines de l'appui inconditionnel de toutes les influences politiques, sociales et économiques de l'Est de la ville dans ses démarches pour

DENIS MASSE

obtenir l'implantation de l'usine de montage des automobiles sud-coréennes Hyundai dans le secteur de Pointe-aux-Trembles.

Ce projet jugé vital pour la survie industrielle de cette nouvelle zone grise de Montréal, doit contrecarrer en partie les pertes considérables d'emplois annoncées par la fermeture imminente d'au moins sept entreprises installées dans cette partie de la métropole.

Telle est l'une des quelques mesures urgentes qui ont rallié hier l'unanimité d'un groupe impor-

tant d'intervenants dans les milieux politiques, sociaux et syndicaux, convoqués à une réunion extraordinaire par le député de Sainte-Marie aux Communes, M. Jean-Claude Malépart, principal promoteur du Comité de la survie industrielle de l'est de Montréal formé la semaine dernière.

En dépit d'allégeances politiques diverses, tous les participants de cette réunion — une bonne cinquantaine — se sont entendus pour prier le gouvernement fédéral de « désigner cette zone » fortement touchée par le marasme industriel, au rang des régions économiquement faibles. Cette mesure lui permettrait d'avoir accès aux meilleurs programmes de subventions et de bénéficier de divers secours financiers s'appliquant spécialement dans ces régions à l'industrie en recyclage.

Le spectre du chômage qui s'abat soudainement sur l'Est de la métropole pose un problème si aigu que la rencontre d'hier a réuni autour de la même table une brochette de personnalités autrement habituées à se tirailler.

On y remarquait par exemple la présence du ministre provincial Marcel Léger, d'anciens ministres du cabinet fédéral tel André Ouellet, des membres de la députation conservatrice, plusieurs membres du caucus des députés fédéraux libéraux de l'île de Montréal, des membres du Comité exécutif et du Conseil de ville de Montréal, des conseillers du RCM, des membres du clergé des paroisses concernées, des délégués syndicaux des entreprises touchées, des représentants de divers groupes communautaires, du Conseil du Patronat et de la Chambre de Commerce de Mont-

réal. La réunion avait lieu dans la salle communautaire d'une résidence pour personnes âgées de la rue de Bercy, dans l'Est.

Population touchée

On estime que 85 p. cent des 2 540 personnes menacées de perdre leur emploi au cours des prochains mois et des 5 000 autres touchées indirectement, habitent cette vaste zone qui s'étend à l'Est de l'île de Montréal.

Au lieu de se perdre en discussions oiseuses, le Comité de la survie a profité de ce moment de concertation pour former deux comités d'action qui feront rapport de leur travail dès lundi prochain au cours d'une séance semblable. L'un de ces comités que le président de la Société d'administration des Terrains Angus (SOTAN), M. Allan Koury, a accepté de piloter, s'occupera directement des entreprises pour tenter de dégager certaines avenues de

solutions. L'autre comité, présidé par un vicaire de Sainte-Jeanne d'Arc, l'abbé Dugal, veillera à mettre en oeuvre tous les moyens de pression publique jugés nécessaires, tels les pétitions, l'envoi de cartes aux députés, manifestations monstres, etc.

Au moins une nouvelle entreprise s'est ajoutée à la liste déjà longue des industries du secteur qui menacent de fermer. Il s'agit de *La Parisette*, une manufacture de chaussures d'enfants, employant 170 personnes, qui se dit affectée par les quotas d'importation jugés trop élevés.

Les autres entreprises qui s'approprient à licencier du personnel sont les chantiers maritimes Versatile-Vickers, l'usine de locomotives Bombardier, la raffinerie Gulf, la forge-fonderie Canadian Steel Wheel, SKD Technologie et Daoust-Lalonde.

SI L'EST DE MONTRÉAL DEVIENT « ZONE DÉSIGNÉE » POUR ACCUEILLIR HYUNDAI

Le maire de Granby est prêt à déclarer la guerre

■ « Révolté et inquiet » par une récente déclaration du président du comité exécutif de Montréal, le maire de Granby se dit prêt à mobiliser une centaine de villes satellites de Montréal, si jamais

MARIANE FAVREAU

le gouvernement fédéral accordait à l'Est de Montréal le statut de « zone désignée » pour y faciliter l'implantation de l'usine Hyundai.

C'est une déclaration de M. Yvon Lamarre, bras droit du maire Drapeau, qui a allumé la mèche. Il déclarait, la semaine dernière, que le premier ministre Johnson devait « faire comprendre le bon sens » au ministre de l'Industrie et du Commerce,

et éviter d'installer l'usine de voitures coréennes Hyundai à Bromont où il n'y aurait pas les infrastructures nécessaires. Il appuyait également les démarches d'un comité qui veut faire déclarer l'est montréalais « zone désignée ».

Or, le maire de Granby, M. Paul-O. Trépanier, assure qu'on « est offusqué de la déclaration irresponsable de Montréal à l'égard de notre région ». « C'est offensant et irresponsable », a-t-il déclaré au cours d'une entrevue téléphonique.

« Ainsi, Bromont serait dans un champ ? On a dépensé plus de \$10 millions dans la région (Cowansville, Bromont, Waterloo, Granby) et on est à prendre une grande cohésion régionale. Nous avons les

équipements, nous disposons d'hôpital, d'écoles, de main d'oeuvre, de deux chemins de fer. Nous ne sommes pas « dans les champs », comme le fait croire M. Lamarre. »

« Bromont est à 10 minutes de Granby, notre aéroport s'y trouve, explique M. Trépanier. Ces équipements, voilà 20 ans qu'on y travaille, et on a un énorme réservoir de main d'oeuvre. »

À titre d'exemples, il cite IBM, la Générale Electrique, Mittel, installées à Bromont et qui n'ont qu'à se louer de la productivité des employés et de la qualité des produits.

« Montréal a ses avantages, nous avons les nôtres... Les dirigeants de Montréal n'ont pas à faire

de telles attaques irréfléchies, à dire de telles « conneries » pour faire valoir leur dossier. »

Par ailleurs, le bouillant maire de Granby s'élève contre le projet qui est actuellement dans l'air de faire déclarer l'Est de Montréal « zone désignée ». Il promet alors la plus belle mobilisation des villes satellites, depuis Granby jusqu'à Saint-Jérôme et Saint-Hyacinthe si la ministre Flora MacDonald accédait à cette demande.

« Ici, on croit au pôle d'entraînement que constitue Montréal pour les villes satellites. Mais on s'oppose à un programme de subventions pour les grandes villes. Il est inacceptable que Montréal obtienne des subventions à ce titre. »

À OTTAWA LES LIBÉRAUX AUSSI SONT DIVISÉS

Hyundai: seul le ministre Biron veut de l'usine à Bromont, dit Malépart

■ Tandis que plusieurs membres du gouvernement québécois favorisent Montréal comme site d'implantation de l'usine Hyundai, seul le ministre Rodrigue Biron insisterait pour que le projet soit installé à Bromont.

C'est ce qu'a soutenu hier le député libéral Jean-Claude Malépart, alors qu'il était interrogé par LA PRESSE à la sortie des Communes.

MAURICE JANNARD de notre bureau d'Ottawa

Comme preuve de son affirmation, M. Malépart avance que le ministre québécois Marcel Léger et la députée Louise Harel étaient présents lundi dernier à une manifestation du comité de survie de l'Est de Montréal.

Ce groupe a réclamé en début de semaine des investissements dans le secteur automobile pour cette région afin de compenser les milliers d'emplois qui seront perdus à la suite des fermetures d'usines comme celle de Versatile Vickers et de la raffinerie de Gulf.

Le député libéral ajoute sa voix à ceux qui de la région de Montréal tentent d'obtenir le projet de Hyundai, même si la région de Bromont demeure toujours l'endroit favori.

Dossier politisé

Une rumeur circule à Ottawa ces jours-ci à l'effet que le constructeur sud-coréen chercherait à retarder l'annonce du projet après les élections provinciales, devant la politisation grandissante du dossier.



Jean-Claude Malépart

Cette perspective, dit-on ici, ne sourit pas du tout au gouvernement péquiste qui tente pour sa part d'accélérer les négociations.

De son côté, M. Malépart a déclaré que la bataille n'est pas perdue pour Montréal. Précisant que le maire Drapeau veut le projet, le député de Ste-Marie a demandé: « Connaissez-vous des batailles que M. Drapeau ait perdues? ».

Le projet de Hyundai divise aussi la députation libérale à Ottawa, comme LA PRESSE a pu le constater hier.

Jean Lapierre, du comté de Shefford, croit que les efforts de Montréal viennent trop tard et que la métropole devrait se concentrer sur Toyota.

M. Lapierre est d'avis lui aussi qu'il y a des déchirements au sein du gouvernement péquiste. « Biron veut Hyundai à Bromont pour faire oublier le dossier de Bell Helicopter qui a finalement abouti à Mirabel contre sa volonté ».

Comme les gens de sa région, M. Lapierre a très mal réagi devant les propos du président du comité exécutif de la ville de Montréal, M. Yvon Lamarre. Ce dernier a affirmé que Bromont n'avait pas les infrastructures nécessaires pour accueillir l'usine de Hyundai.

« M. Lamarre a agi de manière cavalière en voulant détruire la réputation de Bromont pour mousser ses propres intérêts ». Le député de Shefford a déclaré que certaines personnes à Montréal utilisent le comité de survie de l'Est de Montréal pour enlever à Bromont le projet de Hyundai.

M. Lapierre n'a pas voulu dire toutefois si cette accusation visait également son collègue Malépart.

Avec la proposition de Montréal à Hyundai

Un parc régional sujet à controverses

RICHARD BOIVIN
membre d'Environnement-Plus

VOILÀ que ça recommence ! A nouveau, il faut se battre pour la sauvegarde des espaces verts comme si on en avait trop. En effet, si le projet actuel de la Ville de Montréal suit son cours, nous assisterons sous peu à la destruction d'une portion importante du parc régional de la Réparation, soit le territoire du boisé de l'Héritage. Ce dernier, situé à l'extrémité est de l'île de Montréal, pourrait recevoir éventuellement l'usine de montage d'automobiles Hyundai.

Rien ne laissait présager de tels événements, quand on sait que 60 % des terrains proposés par la Ville de Montréal appartiennent à la Communauté urbaine de Montréal (CUM), qui en est propriétaire depuis la fin des années 1970, et que des aménagements préliminaires y ont déjà été effectués. De plus, selon les plus récentes informations, il n'y aurait eu aucun pourparler entre les représentants de la Ville de Montréal et ceux de la Communauté. Par cet état de faits, la Ville de Montréal outrepasserait ses pouvoirs, porte atteinte à l'intégrité de la Communauté et remet en question les raisons qui ont motivé l'achat du terrain. De plus, si le projet dépasse l'étape actuelle, il créera un dangereux précédent pouvant mettre en péril d'autres parcs régionaux.

La fin justifiant les moyens, la Ville de Montréal apporte comme principal argument que le territoire

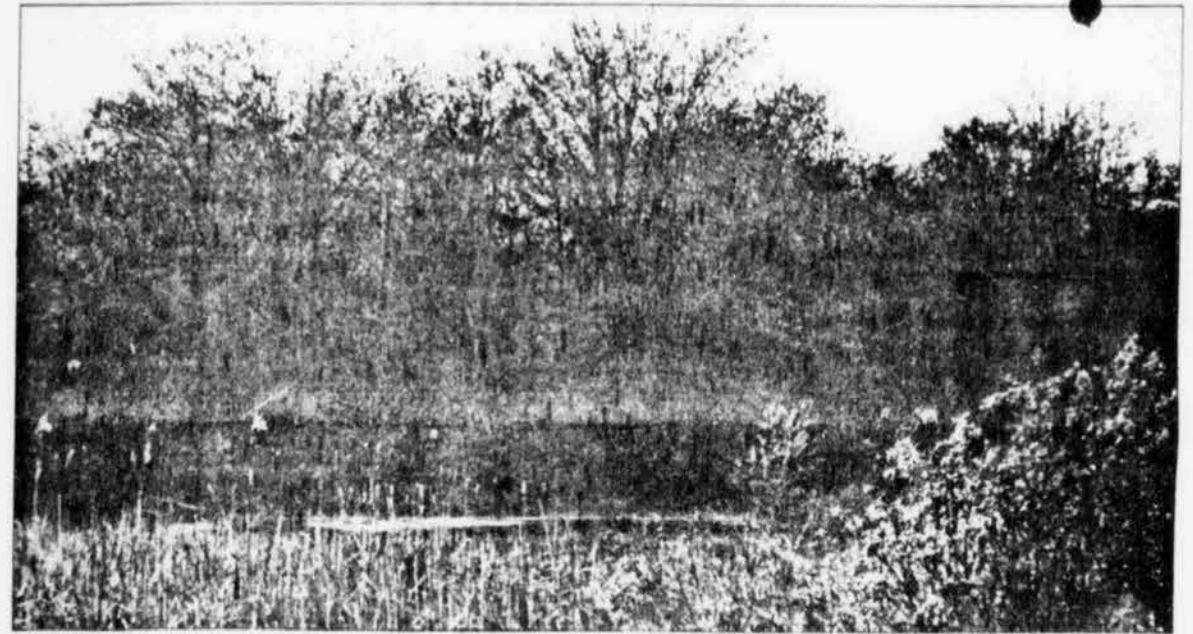
Héritage n'a aucune valeur écologique. Cette conclusion annule les efforts d'un groupe de citoyens qui, il y a une dizaine d'années, ont réussi par leurs pressions à faire modifier l'affectation des sols, de zone industrielle lourde à celle d'espace vert. Ils s'appuyaient sur de nombreux rapports qui ont évalué les valeurs écologiques et sociales intrinsèques à ce parc. En exemple, citons un rapport écrit peu après la création du parc par la direction des réserves écologiques du ministère de l'Environnement qui, en conclusion, souligne : « Le site renferme une grande diversité de milieux ainsi que plusieurs ressources naturelles qui méritent qu'on les protège pour les générations futures. »

De plus, contrairement aux allégations de la Ville de Montréal, les champs en friche avoisinant le boisé pourraient recevoir, selon le ministère de l'Environnement, la majeure partie de l'infrastructure du parc régional tout en essayant d'en protéger une partie pour ses valeurs naturelles. Toujours selon le même rapport, ces terrains abritent des milieux aquatiques qu'il faut sauvegarder pour leurs valeurs fauniques et végétales. La présence des champs et marécages représente des outils d'interprétation répondant à la vocation éducative prônée par plusieurs intervenants.

Il nous apparaît inconcevable d'éliminer une portion du parc régional de la Réparation. Rappelons qu'à la suite d'une recommandation du

gouvernement du Québec, la commission d'aménagement a fusionné les deux boisés en 1984, en raison de la complémentarité de leurs fonctions et potentiels. La dilapidation du territoire de l'Héritage remet donc en question le projet initial. Ceci équivaut à l'amputation d'un boisé naturel de 26,3 hectares, le seul espace vert de cette envergure à l'est du mont Royal. Advenant sa disparition, il faudra parcourir plus de 30 kilomètres pour retrouver un site de la même superficie et de cette qualité.

Nous ne sommes pas en désaccord avec le développement économique à Montréal. Avec des investissements de \$ 200 millions et la création de centaines d'emplois, l'implantation de cette usine pourrait pallier la fermeture des raffineries à Montréal-Est. Cependant, nous croyons que le choix du terrain actuel n'est pas réaliste. La Ville de Montréal fonde sa promotion sur les nombreux avantages qu'offre le territoire de l'Héritage, tels que les facilités de transport maritime et terrestre, la proximité des grands centres ainsi que la présence de certaines infrastructures. Après analyse, nous constatons l'existence d'autres terrains potentiels dans l'est de Montréal. Ces emplacements auraient l'avantage d'éliminer le problème de la capacité portante du sol, problème reconnu au territoire de l'Héritage. Nous pensons plus particulièrement au parc industriel de Rivière-des-Prairies qui, avec près de 90 hectares, pourrait remplacer avantageusement le terrain proposé. Les coûts supplé-



Malgré sa valeur écologique reconnue, le territoire du boisé de l'Héritage est proposé par la Ville de Montréal pour l'implantation de l'usine Hyundai.

mentaires pour relier l'emplacement de Rivière-des-Prairies au port seraient compensés par une meilleure capacité portante du sol. Dans une optique non partisane, l'implantation de l'usine pourrait aussi être à Montréal-Est qui possède déjà toutes les infrastructures nécessaires.

Au moment de la prise de décision, la Communauté devra sopeser les opinions contradictoires et bien évaluer les conséquences de la disparition d'un site unique. La mise de l'avant de ce projet industriel ne devrait pas supplanter les valeurs sociales et économiques déjà reconnues à cet espace vert naturel. Cette ambivalence dans l'aménagement du territoire a déjà été soulignée par le Conseil consultatif de l'environnement. « Les priorités économiques et les problèmes financiers des municipalités sont toujours incompatibles avec les objectifs de protection

de l'environnement naturel. »

Il faut que la CUM fasse preuve d'une volonté politique ferme et vigoureuse tel que l'exige ce dossier. Selon la norme acceptée par la Communauté, l'extrême est de Montréal est actuellement déficitaire de 1,100 hectares en espaces verts de type régional. Concernant un tel déficit, un journaliste du DEVOIR soulignait l'an dernier que « ... la proposition préliminaire (d'aménagement) doit être jugée comme un minimum vital, un patrimoine naturel précieux qu'il faut désormais conserver intégralement ». De plus, il est à se demander comment la Communauté urbaine de Montréal réagira, puisque, en 1982, dans le schéma préliminaire d'aménagement, il est indiqué que « ... du côté des boisés, même si les plus intéressants sont maintenant sauvegardés par la Communauté, avec les parcs régionaux, il

demeure essentiel de respecter ceux qui restent afin qu'ils ne soient pas entièrement éliminés par le développement ». La CUM pourra-t-elle s'objecter aux pressions de développement de la Ville de Montréal, sans porter atteinte à l'une de ses plus belles réussites en voie de parachèvement que sont les parcs régionaux ?

En conclusion, nous voudrions réitérer une des volontés du ministère de l'Environnement, qui presse la CUM de jouer un rôle déterminant dans la sauvegarde et la mise en valeur des espaces verts, des réserves écologiques et des boisés. La situation actuelle, dangereux précédent, devrait susciter l'intérêt de tous les groupes écologistes. Sachez que, de notre côté, aucun effort ne sera ménagé pour la protection du site. Car, pour nous, la valeur écologique du territoire de l'Héritage ne fait aucun doute.

Zonage ou annexion dans le même poste budgétaire

MARIANE FAVREAU



■ Quand la Ville de Montréal passe un règlement de zonage, elle l'annonce. Quand elle passe un règlement d'annexion d'une autre ville, elle l'annonce aussi. Et les dépenses sont comptabilisées au même budget.

Voilà en gros la réponse qu'a reçue le conseiller John Gardiner du président du comité exécutif de Montréal. Il voulait savoir combien on avait dépensé en annonces publicitaires et brochures à Verdun pour vanter les mérites de l'annexion à Montréal, et en vertu

de quelle autorisation.

Il n'en revient pas que le président Lamarre compare l'habituelle petite annonce d'un règlement de zonage avec les six pages de publicité passée dans les journaux locaux, et le document de 32 pages distribué dans tous les quartiers de Verdun, pour vanter l'annexion. Et ce, même après l'injonction suspendant un référendum conjoint avec les élections.

M. Lamarre soutient d'autre part que la Ville n'a rien investi pour un aucun parti politique de Verdun.

Déclarations nuisibles...

■ « Chacun travaille selon sa méthode et son style. Chaque fois que nous travaillons avec les gouvernements, nous ne passons pas par les journaux »,

de dire le maire Jean Drapeau au chef du RCM, M. Jean Doré, lors d'un échange assez vif au conseil municipal, la semaine dernière, à propos de la Versatile Vickers et des emplois dans l'Est de Montréal.

Il accuse l'opposition de faire des déclarations « souvent nuisibles » aux dossiers. Il assure que « les propos que l'opposition multiplie dans les journaux, c'est ce qui aggrave la situation. »

Faisant référence au projet de la Ville d'accueillir l'usine d'automobiles Hyundai dans Pointe-aux-Trembles, il décoche une flèche au RCM qui a des restrictions sur l'emplacement: « Pour eux, il faudrait que les usines s'installent dans l'air, pas sur les terrains. »

L'agrandissement du musée

■ C'est à la demande même du Musée des Beaux-Arts que la Ville a retiré les procédures d'expropriation (réserve foncière) qu'elle avait d'abord votées, pour la partie nord du quadrilatère que convoitait le Musée pour son agrandissement. C'est ce qu'a expliqué au conseil le président de l'exécutif, M. Yvon Lamarre.

La raison: l'Assemblée nationale avait donné ce pouvoir d'expropriation au Musée. Mais avant que le Musée n'exerce son droit, les terrains avaient déjà été acquis au profit des Entreprises Bell Canada. Le conseiller municipal du quartier, M. Nick Auf der Maur, se dit inquiet de voir que « des compagnies ont des pouvoirs publics de modifier et de planifier une ville » et demande si la Ville ne pourrait pas contester en cour, advenant l'expropriation de tout le quadrilatère (Sherbrooke, Crescent, Bishop et Maisonneuve).

Ce n'est pas la première fois que le monde des affaires et celui la culture pensent à un « joint venture », une idée chère à l'ex-ministre de la Culture. Ainsi, le gouvernement avait donné des pouvoirs spéciaux à la Ville pour remembrer tout le quadrilatère McGill au profit de Cadillac Fairview à condition qu'elle installe une salle de concert dans son complexe. (Ce projet a finalement avorté.)

Dans le cas de l'agrandissement du Musée, les Entreprises Bell espèrent avoir l'espace dont elles ont besoin, avec pignon sur la rue Sherbrooke, en englobant l'annexe du Musée, et même une bibliothèque d'art.

Hyundai

De passage à Granby mercredi, le chef libéral Robert Bourassa a refusé de favoriser une ville plutôt qu'une autre dans le dossier d'Hyundai. M. Bourassa a simplement assuré qu'il fera tout son possible pour que l'usine sud-coréenne s'installe au Québec mais il a ajouté que c'est à l'entreprise de déterminer la région qui lui convient. De son côté, le candidat libéral dans Robert-Baldwin Pierre MacDonald s'est dit désireux d'attirer l'usine automobile à Montréal.

Hyundai construira une usine de \$200 millions à Bromont

MIVILLE TREMBLAY

MONTREAL (PC) — C'est à Bromont que la compagnie sud-coréenne Hyundai construira, au coût de \$200 millions, son usine d'assemblage de voitures, donnant ainsi du travail à 1,200 personnes. L'annonce officielle en sera faite ce matin par le premier ministre Pierre Marc Johnson, conjointement avec des re-

présentants de la compagnie et du gouvernement fédéral.

Québec offrirait à Hyundai un prêt sans intérêt de \$100 millions pendant cinq ans et lui donnerait le terrain dont elle aura besoin. Un haut fonctionnaire du gouvernement du Québec, qui a requis l'anonymat, a déclaré à la Presse Canadienne qu'une entente avait été signée lundi dernier entre la compagnie et le gouvernement.

Une délégation de cinq ou six coreéens travaillant pour Hyundai est descendue hier au Grand Hôtel de Montréal, l'endroit même où le premier ministre Johnson doit faire son annonce importante. M. Norm Gibbens, vice-président exécutif de Hyundai Auto Canada loge également à cet hôtel.

Participant à un colloque marquant le dixième anniversaire de la signature de la convention de la Baie

James, M. Pierre Marc Johnson s'est refusé à tout commentaire, affirmant qu'il était ici pour discuter de la Baie James.

Rejoint à son bureau de Montréal, hier soir à 20h30, l'attaché de presse de M. Rodrigue Biron, ministre de l'Industrie et du Commerce, n'a pas davantage voulu confirmer ou nier l'information, mais a déclaré qu'une importante nouvelle à caractère économique sera faite ce matin.

Lorsqu'interrogé sur l'aide financière que pourrait octroyer le gouvernement fédéral à Hyundai, M. Bill Fox, porte-parole du premier ministre Brian Mulroney, a déclaré hier ne pouvoir commenter avant que la question n'ait été discutée par le cabinet. Il a toutefois rappelé que pour le ministre de l'Expansion industrielle régionale, M. Sinclair Stevens, l'usine constituait un dossier très prioritaire.

Dans la journée d'hier, une nuée de politiciens locaux ont refilé aux médias de la région le tuyau à l'effet que cette fois, ça y était, et que la nouvelle serait annoncée aujourd'hui.

Depuis un bon moment déjà, on savait que le Québec était la province ayant le plus de chances d'obtenir l'investissement coréen, mais la firme d'ingénieurs-conseils Lavalin, qui a été chargée de proposer des emplacements, a également envisagé des sites en Ontario et en Colombie-Britannique. Au Québec, la lutte s'est faite entre Bromont, l'est de Montréal et la région de Québec.

Hyundai, l'un des plus importants conglomérats industriels au monde, a fait ses débuts comme petit contracteur général de construction pendant la période de reconstruction qui suivit la Deuxième Guerre mondiale. Dans les années 70, la compagnie est devenue un géant dans la construction navale et les équipements lourds.

Le Canada constitue le tremplin nord-américain de Hyundai et y vend ses modèles *Pony* et *Stellar*, qui ont remporté un vif succès au Québec où la compagnie effectue 40 % de ses ventes. Hyundai songe également à commercialiser un nouveau modèle à traction avant, l'*Excel*.

Hyundai confirme l'implantation de son usine d'assemblage à Bromont

■ OTTAWA — La société sud-coréenne Hyundai a choisi Bromont, localité située à quelque 80 kilomètres au sud-est

MAURICE JANNARD
de notre bureau d'Ottawa

de Montréal, pour implanter au coût de \$200 millions son usine d'assemblage de voitures, a confirmé hier soir à LA PRESSE le directeur du marketing de Hyundai, M. Bill Kerr.

Le projet d'investissement, qui créera 1 200 emplois, doit

être annoncé officiellement à 10h ce matin au Grand Hôtel à Montréal. Le président de Hyundai Canada, M. J. Park, et le vice-président, M. J. Gibbons, y seront présents.

On ignorait hier soir à Ottawa qui des gouvernements provincial et fédéral assisterait à l'annonce. Toutefois, le premier ministre sortant du Québec, M. Pierre Marc Johnson, a annulé ses engagements électoraux en province afin de se trouver aujourd'hui dans la région de Montréal, a-t-on appris.

La ville de Bromont a été retenue parmi trois sites, dont Montréal-Est et Saint-Laurent. C'est la firme d'ingénieurs Lavalin qui a recommandé ces sites possibles.

Bromont a été choisie en dépit des efforts soutenus au cours des dernières semaines par la Ville de Montréal, qui privilégiait l'est de la ville où des usines ont fermé ou fermeront sous peu.

Plusieurs ministres fédéraux n'étaient pas au courant hier que le projet serait dévoilé aujourd'hui,

ce qui laisse croire que le gouvernement péquiste, tirant de l'arrière dans les sondages, aurait pu inciter Hyundai à annoncer l'investissement plutôt que prévu.

La semaine dernière, le ministre d'État aux Petites entreprises, M. André Bissonnette, déclarait que la compagnie voulait attendre la fin des élections générales au Québec avant de rendre public son projet.

La nouvelle de l'annonce a été

d'ailleurs ébruitée hier par des membres du Parti libéral du Québec.

De son côté, le maire de Bromont, M. Pierre Bellefleur, a déclaré à LA PRESSE qu'il avait reçu dans l'après-midi d'hier un appel téléphonique d'un fonctionnaire du ministère québécois de l'Industrie, lui laissant savoir qu'il se préparait quelque chose.

Ottawa n'accordera pas de subvention pour ce projet. En revanche, Québec participera au financement par l'intermédiaire de la Caisse de dépôt et de placement. Le terrain ou l'usine sera construite et également été fournie par le gouvernement provincial.

L'usine de la compagnie Hyundai doit entrer en production au début de 1988 et compte pouvoir assembler 100 000 voitures par an.

JOHNSON CONFIRME L'INVESTISSEMENT DE \$300
MILLIONS D'HYUNDAI À BROMONT

Ottawa et Québec injecteront \$75 millions

■ Le premier ministre Pierre Marc Johnson a annoncé hier matin, à Montréal, ce que tout le monde savait la veille: le constructeur automobile sud-coréen Hyundai implante son usine canadienne d'assemblage automobile au Québec, plus précisément à Bromont.

YVON LABERGE

Accompagné du président de Hyundai Canada, M. S. H. Park, et de son ministre de l'Industrie et du Commerce, M. Rodrigue Biron, le premier ministre a confirmé que les investissements prévus totaliseraient \$300 millions.

Les travaux de construction débuteront en septembre prochain. Une fois complétée, au milieu de 1988, l'usine donnera du travail à 1 200 personnes, en plus de générer 1 600 emplois indirects. Sans compter la création de plusieurs centaines d'emplois pendant la phase de la construction.

L'accord entre le gouvernement du Québec et le constructeur sud-coréen a été signé mercredi. L'annonce faite hier ne précise pas les montants des subventions versées par les gouvernements fédéral et québécois à la firme Hyundai.

Les subventions

MM. Johnson et Biron ont simplement déclaré que les deux gouvernements contribueront à parts égales. Ils ont expliqué le peu de précisions en disant que si Québec a donné son accord au mode de subventions, Ottawa ne l'a pas encore fait en raison de l'inter-session dans la capitale fédérale et de la convalescence du ministre responsable, M. Sinclair Stevens.

Ce qu'il a été possible d'apprendre hier sur les subventions des deux niveaux de gouvernement vient de M. Biron qui a affirmé que dans un dossier comme celui-là, en vertu d'un accord-cadre, les subventions représentent normalement entre 20 à 30 p. cent de l'investissement total.

Ce qui permet d'établir que Québec et Ottawa injectent au total quelque \$75 millions, soit 25 p. cent des \$300 millions du projet annoncé hier. Donc moins de \$40 millions pour chaque niveau de gouvernement.

Le tout reste à confirmer puisque c'est mardi prochain, en Conseil des ministres, qu'Ottawa fera connaître les termes de l'accord. Et c'est, selon Québec, une technicalité puisque jeudi, M. Johnson s'est entretenu au téléphone avec son homologue fédéral, M. Brian Mulroney, depuis la Floride où il est présentement en vacances.

L'annonce faite hier stipule que la multinationale sud-coréenne assemblera au Québec 100 000 voiture par année, soit l'équivalent anticipé de ses ventes canadiennes à court terme.

Stellar et Excel

Les voitures qui y seront assemblées sont la Stellar et la Excel. La Stellar est une voiture dite «de luxe», mais vendue au prix très compétitif de \$10 000 et disponible sur le marché canadien depuis l'automne dernier.



photo Michel Gravel, LA PRESSE

Le premier ministre Pierre Marc Johnson a annoncé officiellement l'implantation de l'usine Hyundai à Bromont. A sa droite, le président de Hyundai Canada, M. S. H. Park.

La Excel est une traction avant non encore disponible sur le marché canadien. Selon le président de la filiale canadienne, M. Park,

elle ne sera présentée aux publics canadien et québécois qu'en début de 1986, dans les plus importants salons de l'auto du pays.

La populaire Pony de Hyundai ne sera donc pas assemblée ici.

«La réalisation de cet investissement par la société Hyundai, a été rendue possible grâce au soutien financier du gouvernement du Québec et du gouvernement fédéral, dans le cadre de l'entente Canada-Québec sur le développement industriel.»

Les deux gouvernements, a-t-il encore dit, appuieront aussi la firme sud-coréenne pour la formation de la main-d'œuvre par le biais des programmes réguliers.

De plus, a encore annoncé le premier ministre, le constructeur automobile sud-coréen bénéficiera du programme de stabilisation des tarifs d'électricité d'Hydro-Québec et du programme de rabais temporaire destiné aux entreprises à fortes consommations d'électricité.

Que cette annonce survienne en pleine campagne électorale n'embarrasse nullement le premier ministre Johnson.

Au contraire, a-t-il soutenu d'entrée de jeu, «lorsque j'ai annoncé la tenue d'élections générales, j'avais bien souligné que même en campagne électorale le gouvernement devait continuer à s'occuper des affaires de l'Etat, à faire avancer les dossiers».

Il a toutefois reconnu que c'est peut-être la période électorale qui a empêché la présence d'un représentant du gouvernement fédéral à la conférence d'hier matin. Ce qui a été confirmé à Ottawa.

M. Johnson a rappelé l'importance que revêt la venue de Hyundai au Québec. Cela permet, a-t-il dit en substance, de briser le modèle selon lequel l'industrie automobile s'installe traditionnellement en Ontario.

Pour sa part, le président de Hyundai Canada, M. Park, s'est dit heureux de la conclusion de l'entente. Il a précisé que campagne électorale ou pas, gouvernement souverainiste ou pas, sa

réaction et la conclusion de l'entente sont sur une base d'affaires: «Je ne fais pas de politique, je fais des affaires. Je suis un homme d'affaires.»

Les négociations entre Québec et Hyundai ont commencé il y a un an, a rappelé M. Biron, qui a souligné la collaboration d'Ottawa dans ce dossier. C'est Sinclair Stevens qui, a dit M. Biron, a le premier convaincu les Sud-Coréens de s'implanter au pays et de le faire ici, au Québec.

Le seul autre constructeur établi au Québec est General Motors, et cela avait été annoncé il y a exactement 20 ans.

C'EST L'EUPHORIE DANS SHEFFORD ET BROME Les candidats péquistes comptent bien utiliser la « carte Hyundai »

■ BROMONT — De tout le gratin des comtés de Shefford et de Brome-Missisquoi qui

MICHEL GIRARD

a assisté hier midi à l'annonce du projet de construction de l'usine Hyundai à Bromont, c'est le maire de Sainte-Sabine, M. Wil-

frid Laroche, qui était le plus heureux.

Pourquoi? Eh bien! Parce que le maire de cette petite municipalité située près de Farhnam est également le candidat péquiste de Brome-Missisquoi, le comté où s'implante Hyundai.

Et d'ici à la fin de la campa-

gne électorale, le maire Laroche entend utiliser au maximum cette nouvelle carte dans le but de gagner le cœur de l'électorat et de pouvoir battre son coriace adversaire, le député libéral sortant, M. Pierre Paradis.

Il débordait d'optimisme hier: «Vous pouvez être sûr que je

vais me servir du projet. C'est ce qui va me permettre de gagner.»

L'annonce de l'implantation de l'usine d'assemblage d'une capacité de 100 000 voitures par an destinées au marché nord-américain a été faite simultanément.



Dans l'ordre habituel, MM. Pierre Marc Johnson, premier ministre, S.H. Park, président de Hyundai Canada, Rodrigue Biron, ministre de l'Industrie et du Commerce, et Norm Gibbons, vice-président de Hyundai Canada, étaient heureux, hier, de l'annonce d'un investissement de \$ 300 millions du constructeur automobile sud-coreen à Bromont.

photo Michel Gravel, LA PRESSE

HYUNDAI: une usine de \$300 millions qui créera 2,800 emplois directs et indirects

CLAUDE TURCOTTE

Hyundai construira son usine de montage d'automobiles à Bromont à compter de l'été prochain, au coût de \$ 300 millions, et la première auto devrait sortir du complexe industriel en septembre 1988. Mais ce n'est qu'en 1990 que la vitesse de croisière sera atteinte avec une production de 100.000 véhicules par année destinés entièrement au marché canadien.

Cette première usine automobile sud-coréenne en Amérique du Nord devrait entraîner la création de 1.200 emplois directs et 1.600 emplois indirects, sans tenir compte des travaux de construction. Pour le moment, on ne sait pas avec exactitude dans quelle mesure Hyundai s'approvisionnera en pièces sur le marché local. Un dirigeant de l'entreprise a indiqué hier qu'un comité a été formé en vue d'établir précisément la liste de toutes les pièces qui pourraient être obtenues ici, au lieu d'être importées de la Corée du sud ou d'ailleurs.

L'annonce de la décision a été faite officiellement hier matin par le premier ministre du Québec, M. Pierre Marc Johnson, et par le président de Hyundai Auto Canada, M. S. H. Park.

M. Johnson, qui a cherché tant bien que mal à situer cette décision hors du contexte électoral, a mentionné que le gouvernement du Québec et Hyundai ont signé un protocole d'entente mercredi dernier. Le premier ministre a déclaré notamment que « l'annonce d'aujourd'hui est le résultat de plusieurs années d'efforts du gouvernement du Québec pour développer le secteur de l'industrie automobile au Québec et de longues négociations avec la compagnie Hyundai et le gouvernement fédéral ».

M. Park a pour sa part rappelé que le choix de Bromont découle de plusieurs mois d'analyses et d'études, avec l'aide de la firme d'ingénieur-conseil Lavalin Inc. Cette décision fait suite aussi à la signature en août dernier d'une lettre d'entente avec le gouvernement canadien « assurant l'expansion future de Hyundai sur le marché canadien de la fabrication des voitures ».

Il n'y avait pas de représentant du gouvernement fédéral à la confé-



Le président de la société Hyundai Canada, M. Sung Hak Park, et le premier ministre Pierre Marc Johnson au cours de la conférence confirmant l'installation du manufacturier d'automobiles sud-coréen à Bromont dans les Cantons de l'Est.

rence de presse d'hier. M. Johnson a expliqué cette absence par deux raisons; d'abord, l'ajournement du Parlement canadien a permis plusieurs ministres de s'absenter; par exemple, le premier ministre Mulroney est en Floride et M. Sinclair Stevens, de qui relève principalement le dossier Hyundai, est à l'hôpital. La deuxième raison, selon M. Johnson, est évidemment le fait d'une campagne électorale dont les conservateurs fédéraux préfèrent se tenir loin.

Le premier ministre et président du Parti québécois a rejeté énergiquement l'hypothèse d'une certaine ingérence fédérale dans la campagne électorale, en permettant une annonce importante comme celle d'hier. M. Johnson a dit s'être très clairement entendu dès le départ

avec M. Mulroney pour que le gouvernement ne prenne pas de vacances, même s'il devait y avoir une période électorale.

Il a donné l'assurance que son gouvernement n'a exercé aucune pression sur Hyundai pour qu'elle fasse l'annonce de sa décision avant la tenue des élections du deux décembre, bien que depuis plus d'un an on n'ait pas cessé de faire tout ce qui était possible pour que Hyundai vienne s'établir au Québec le plus rapidement possible.

M. Rodrigue Biron, ministre de l'Industrie et du Commerce, a mentionné également que des pourparlers se poursuivent avec d'autres constructeurs, notamment Renault, Toyota et une entreprise canadienne qui songe à se spécialiser dans la fa-

brication d'autos-taxis. Il y a en outre une étude de faisabilité à laquelle contribue le ministère pour permettre à Bombardier d'explorer les possibilités de lancer un nouveau type de véhicule.

« Depuis quelques années, a dit M. Biron, le gouvernement du Québec a entrepris un travail de prospection auprès de plusieurs constructeurs automobiles d'Asie, d'Europe et des États-Unis. Les nombreux échanges et discussions que nous avons eu, ici ou chez eux, avec plusieurs d'entre eux, commencent à porter fruit ».

M. Johnson a fait remarquer de son côté que la seule usine d'assemblage qui existe au Québec, celle de GM, a été construite en 1965. En 1983, l'industrie automobile canadienne comptait 115,000 employés, dont à peine 4% au Québec. Le gouvernement espère maintenant que la venue de Hyundai marquera « un nouveau départ pour l'industrie automobile au Québec ». On veut développer un réseau de fabricants de pièces pour les usines de montage au Québec et ailleurs.

Quoiqu'il en soit, le président de Hyundai Canada a su éviter toutes les questions piégées. Avez-vous eu des avantages fiscaux ou autres pour venir au Québec? M. Park a jugé que c'est M. Biron qui devait répondre à cette question. Une autre question: Vous n'avez pas peur de l'indépendance du Québec? Réponse diplomatique de M. Park: « Je ne suis pas un politicien ».

Toutefois, M. Park s'est montré beaucoup moins avare de commentaires pour répondre au président de Ford Canada, qui lors d'une visite à Montréal, il y a quelques mois, demandait au gouvernement fédéral de retirer les avantages tarifaires dont Hyundai bénéficie présentement.

« Je sais, a dit M. Park dans un communiqué diffusé hier, que plusieurs de nos concurrents se préoccupent de ce que Hyundai soit admissible à des tarifs préférentiels. En fait, la Corée du sud a connu un développement récent et le tarif préférentiel constitue un incitatif important pour de petites compagnies comme Hyundai Auto Canada qui sont récemment arrivées sur le marché international de la fabrication des voitures.

• Mais il est important de replacer les choses dans leur contexte. En 1985, Hyundai avait prévu la production de 300,000 voitures et camions. Les Japonais en fabriquent près de 11 millions d'unités par année. En échange de l'aide apportée par le gouvernement canadien pour permettre à Hyundai de s'installer ici, nous sommes préparés à investir des millions de dollars et à nous établir pour de bon dans ce pays. Nous l'avons fait en moins de deux ans ».

En ce qui concerne les mesures incitatives concernant cet investissement, les gouvernements fédéral et provincial annonceront mercredi prochain, à la suite de la réunion du Cabinet fédéral mardi, les modalités de l'aide financière qu'ils accorderont à Hyundai dans le cadre de leur entente auxiliaire sur le développement industriel. Québec et Ottawa participeront à 50-50 dans une subvention qui représentera de 20 à 30% des immobilisations, ce qui laisse présager d'une aide maximale de \$90 millions.

Le gouvernement du Québec a conclu une option d'achat sur un terrain de 400 acres dans le parc industriel de Bromont. D'une valeur d'environ \$1.5 million, ce terrain sera cédé à la firme Hyundai.

L'entreprise profitera également des tarifs réduits d'électricité qu'accorde Hydro-Québec aux gros consommateurs d'énergie. De plus, grâce à une aide à la formation de la main-d'oeuvre, une centaine d'employés québécois seront envoyés en stages en Corée et pourront, à leur retour, former leurs collègues au style de gestion et de travail de Hyundai.

On assemblera dans cette usine les modèles Stellar et Excel. La Stellar est un sedan à propulsion arrière qui se détaille entre \$9,000 et \$11,000, tandis que l'Excel, une nouvelle venue en 1986, sera une version améliorée de la Stellar comportant une traction avant ainsi qu'un moteur plus puissant.

M. Park a déclaré que la firme Lavalin lui avait soumis 20 sites au Québec, 18 en Ontario et quatre en Colombie-Britannique, mais que celui de Bromont avait fait l'objet d'une forte recommandation.

On a demandé à M. Park si Hyundai envisageait de construire bientôt une usine de montage aux États-Unis. Il a répondu que cette hypothèse n'a pas encore été considérée, mais que des livraisons aux États-Unis de leurs voitures en provenance de la Corée du sud commenceront en mars prochain.

**CE DOSSIER CONTIENT
PLUSIEURS DOCUMENTS
ILLISIBLES**

Montréal est déçue

■ C'est avec une profonde déception que l'administration municipale de Montréal a accueilli, hier, la décision du gouvernement du Québec de favoriser Bromont plutôt que l'est de Montréal pour l'implantation de l'usine de Hyundai.

Le président du Comité exécutif, M. Yvon Lamarre, par voie de communiqué, s'explique mal la décision du gouvernement du Québec, « qui ne tient pas compte du contexte socio-économique prévalant actuellement dans l'est de Montréal et qui est en complète contradiction avec l'option préférentielle d'aménagement, une politique du gouvernement du Québec énoncée au début des années 80 ».

M. Lamarre souligne que « l'implantation du constructeur sud-coréen dans le quartier Pointe-aux-Trembles aurait permis d'atténuer les retombées désastreuses sur l'emploi et l'activité économique de l'est de Montréal découlant de la fermeture effective et appréhendée d'entreprises pétrochimiques et manufacturières dans ce secteur ».

électeurs. Mon adversaire a du chemin à faire s'il veut réussir à me battre dans le comté », a ajouté M. Paradis.

Le candidat libéral de Shefford, lui, a toute une bataille à livrer s'il veut battre M. Paré. « Paré va tout faire pour se faire du capital politique avec le projet Hyundai. Mais, la population n'est pas dupe, elle sait que le projet se réalisera quand même sous un gouvernement libéral », a-t-il ajouté.

La vingtaine de personnes que LA PRESSE a interrogées hier sur l'impact électoral de la décision de Hyundai ont unanimement

reconnu que le PQ va sans doute gagner quelques points avec ce projet dans Brome-Missisquoi et Shefford.

Mais électoralement parlant, le projet aurait eu un impact davantage favorable au PQ si Montréal-Est en avait hérité, ont-ils reconnu.

Pour le maire de Bromont, M. Pierre Bellefleur, l'annonce du projet Hyundai représente une grande victoire pour sa ville. Et aussi une belle victoire contre le président du comité exécutif de Montréal, M. Yvon Lamarre, à qui on ne pardonne pas d'avoir traité Bromont de « campagne ».

Pour sa part, le ministre de l'Industrie et du Commerce, M. Rodrigue Biron, a déclaré à LA PRESSE qu'il entendait bien utiliser ce nouvel atout, le projet Hyundai, d'ici à la fin de la campagne électorale.

« C'est tout à fait normal qu'un gouvernement sortant fasse part à la population de ses grandes réalisations, a-t-il dit. Cela fait deux ans qu'on travaille extrêmement fort pour obtenir chez nous cet investissement de Hyundai. C'est maintenant chose faite. On en est fier et on va le dire à la population. »

Au nombre des 150 notables du coin qui ont participé à la réception offerte par la Ville de Bromont pour souligner la venue de Hyundai, on retrouvait deux personnalités particulièrement soucieuses de l'impact du projet. C'est-à-dire le député libéral de Brome-Missisquoi, M. Pierre Paradis, et le candidat libéral de Shefford, M. Marc Lacroix.

Beau joueur, M. Paradis a indiqué que l'annonce du projet en plein cœur des élections ne lui apparaissait pas électoraliste. « C'est une décision d'affaires. Il faut reconnaître que le dossier a bien été mené par Rodrigue Biron et le gouvernement fédéral », a-t-il dit.

« Je ne crois pas que cela aura un effet négatif sur le choix des

ment hier à Bromont et à Montréal par le premier ministre sortant du Québec, M. Pierre Marc Johnson.

L'usine de \$300 millions sera construite sur un terrain offert par le gouvernement québécois et sera opérationnelle à l'automne 1988. Elle devrait employer 200 personnes.

D'autre part, l'autre candidat péquiste particulièrement heureux de l'annonce du projet Hyundai, c'est M. Roger Paré, député sortant de Shefford, le comté voisin.

Va-t-il, lui aussi, se servir du projet pour mousser sa candidature? « Oui », a-t-il répondu sans hésitation. Et pour rappeler à ses électeurs qu'ils profiteront largement, eux aussi, des retombées économiques de cette usine d'assemblage, M. Paré s'est acheté avant-hier une Stellar de Hyundai. Il a d'ailleurs profité de l'annonce du projet pour le faire savoir hier à tous les médias présents.

M. Paré et le maire de Sainte-Sabine ont déclaré avoir travaillé très fort pour amener cet investissement de \$300 millions dans le parc industriel de Bromont.

La CUM en 1986

UNE CONCERTATION NÉCESSAIRE POUR L'AVENIR

JEAN DORÉ

Extraits du discours que prononçait le président du RCM le 13 novembre dernier à l'ouverture du débat sur le budget de la CUM.

AVANT D'ABORDER l'étude des budgets de la CUM et de la ST-CUM, je voudrais profiter de ce temps fort de la vie de notre communauté pour souligner le départ imminent de l'un de ses bâtisseurs, M. Pierre Des Marais II.

Au nom de mes collègues du RCM, je voudrais le remercier pour les services rendus et lui souhaiter bonne chance face aux nouveaux défis qu'il s'appête à relever.

Certes nous n'étions pas toujours d'accord avec ses prises de position. Nous avons également questionné publiquement certaines de ses décisions. Mais nous devons reconnaître qu'au-delà de ces divergences franches et normales en démocratie, Pierre Des Marais II a toujours été animé d'une vision communautaire large où dominait sa préoccupation constante de la recherche du consensus.

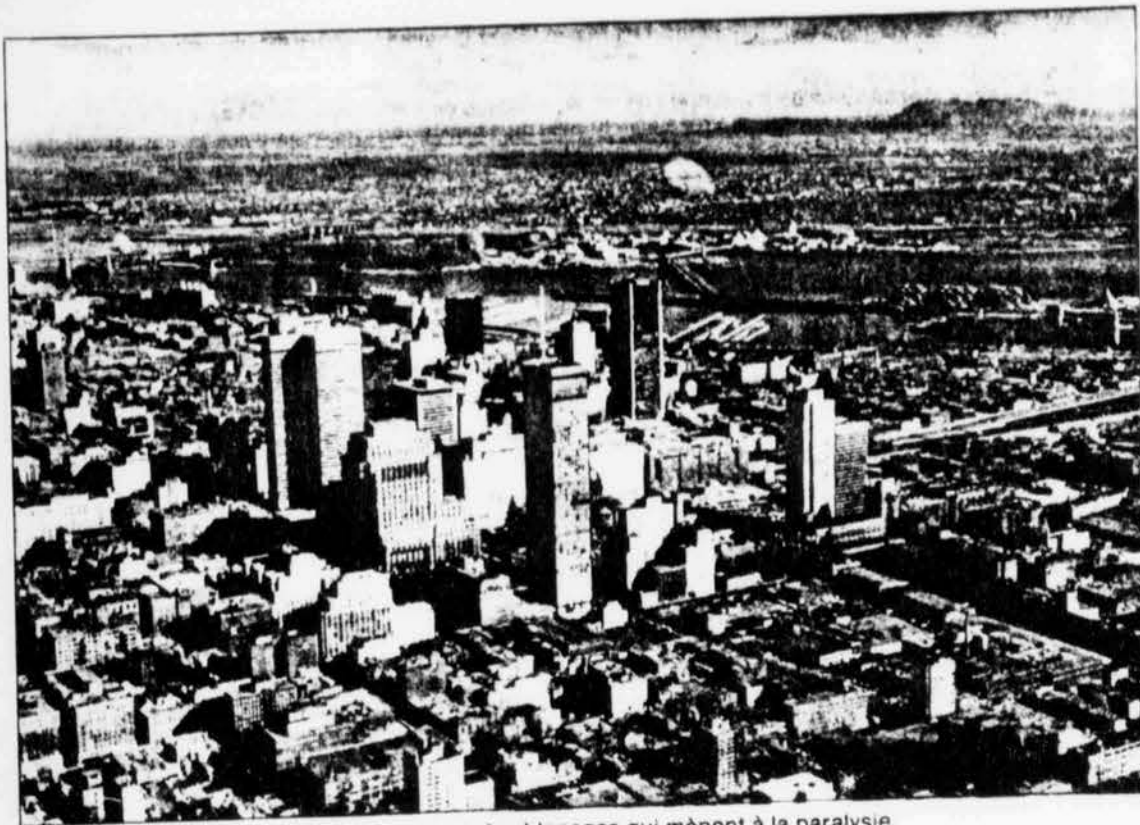
Dans un contexte où des divisions importantes se font jour au comité exécutif, il faut rendre hommage au président d'avoir privilégié la voie de l'entente en renonçant, ce faisant, à utiliser son vote prépondérant.

... La situation d'ensemble que reflète le budget 1986 m'inspire un certain nombre de réflexions sur l'état et le fonctionnement de l'institution inter-municipale qu'est la communauté.

Il est de plus en plus évident, à tout observateur le moins attentif, que diverses instances de la CUM, en commençant par le comité exécutif, connaissent des blocages importants qui, sur certaines questions, confinent à la paralysie.

Les solutions que nous devons trouver aux défis qui nous confrontent se font attendre. Nous sommes victimes de la méfiance et de l'absence de coopération des partenaires.

Avant l'adoption du nouveau cadre juridique qui nous régit, ces divergences de vues, d'opinions ou d'orientations voyaient le jour à l'occasion des débats publics du conseil.



Diverses instances de la CUM connaissent des blocages qui mènent à la paralysie.

Force est de constater que cette relative transparence des débats du conseil d'avant la loi 46, a maintenant fait place au règne de l'inaction à huis clos. Et c'est toute la population de la communauté qui en fait les frais.

Je crois, pour ma part, qu'une administration intermunicipale est non seulement utile mais nécessaire au développement harmonieux de Montréal et des municipalités qui l'entourent.

Il importe cependant de mettre en relief que la règle de parité au comité exécutif exige des partenaires en présence l'instauration d'un climat de collaboration. Il faut une volonté politique pour que la concertation fonctionne.

Or cette attitude et cette volonté politique indispensables au bon fonctionnement de la CUM semblent faire, depuis quelques mois,

cruellement défaut. Cette absence de climat de collaboration a des répercussions sérieuses sur l'évolution des dossiers de la CUM et sur les choix budgétaires qui en découlent.

Comment se fait-il, par exemple, que, dans l'important dossier des prolongements du métro, les discussions relatives à la ligne 7 et à la ligne 5 piétinent depuis si longtemps ?

Pourquoi réserve-t-on le même sort à la modernisation de la ligne 3 et ce, sans que la question soit débattue à l'extérieur des portes closes du comité exécutif ? Les retards accumulés dans la prise de décisions relatives à ces dossiers ont non seulement des conséquences budgétaires mais privent la région métropolitaine d'investissements dont l'impact économique réel est important.

Et pourquoi, le budget et la grille tarifaire de la STCUM ne nous ont-ils pas été présentés par un nouveau conseil d'administration composé d'élus et d'usagers comme le prévoit une loi exigée à maintes reprises en ce conseil mais dont l'implantation se heurte aux divergences des partenaires en présence ?

Dans un autre ordre d'idées, pourquoi ces mêmes partenaires ne peuvent-ils pas arriver à un consensus sur le besoin d'un nouveau siège social pour le service de sécurité publique ? Pourquoi ne peuvent-ils pas aussi s'entendre sur l'importance du Conseil des Arts dans son travail de soutien à l'épanouissement de la culture dans la région montréalaise ?

Qu'il y ait des divergences de vue au sein de la communauté n'est que normal. Cependant il me semble que le malaise est plus profond si je m'en réfère à certaines attitudes et

à certaines déclarations de la part de personnalités qui occupent des fonctions de premier plan au sein de la communauté.

C'est avec étonnement que j'ai pris connaissance des propos tenus le 20 septembre dernier sur les ondes de Radio-Canada, par le président du comité exécutif de la Ville de Montréal et vice-président de la CUM, M. Yvon Lamarre, et je cite :

« Moi, je n'ai jamais cru dans une communauté. Je pense que c'est une structure actuellement qui nous coûte énormément cher, qui aurait pu être autrement... »

(Entrevue de M. Yvon Lamarre à l'émission *Présent* du 20 sept. 1985 sur les ondes de CBF).

Pas étonnant, dans ce contexte, si M. Lamarre reflète un tant soit peu la position de la Ville de Montréal, que des malaises importants persistent à l'exécutif de la communauté.

D'autre part, que penser des déclarations de l'ex-président de la Conférence des maires de banlieue à l'effet que ces dernières étaient les vaches à lait de la Ville de Montréal ?

Ces déclarations sont certes inopportunes et sûrement pas de nature à contribuer à instaurer un climat de collaboration.

De telles attitudes affectent même la position concurrentielle de la communauté dans le dossier vital pour l'est de Montréal que représente l'implantation de l'usine de montage de la société Hyundai.

Tout le monde est conscient, j'en suis convaincu, de la situation dramatique qui prévaut dans ce secteur de Montréal. On a, en effet, assisté à la fermeture de quatre raffineries, de plusieurs usines, à la mise à pied massive de plusieurs milliers de travailleurs. Le taux de chômage réel atteint plus de 20 %.

Il devient essentiel, dans une telle situation, que tous unissent leurs efforts et que l'on puisse compter sur la nécessaire coopération de tous les intervenants. Au lieu de cela, on a assisté, de la part de la Ville de Montréal, à un geste unilatéral, sans discussions préalables avec ses partenaires de la communauté.

Montréal a offert un terrain à la

société Hyundai dont elle n'était pas la propriétaire et ce, malgré le fait que ce conseil y avait émis unanimement une réserve pour fins de parc régional.

Ce faisant, le comité exécutif de la Ville de Montréal, M. Lamarre en tête, a non seulement agi au mépris des décisions du conseil mais a mis en cause les chances de Montréal par rapport à d'autres régions concurrentes. Cette attitude cavalière a eu pour effet de paralyser les efforts de la CUM et réduit au silence son président sur cette question vitale pour le devenir économique de la communauté.

La paralysie du comité exécutif de la CUM sur des dossiers fondamentaux pour l'avenir ne saurait se poursuivre. Il y a des décisions stratégiques qui ne se prennent pas.

Le blocage actuel perturbe la capacité de la communauté d'assumer pleinement ses responsabilités et de jouer son rôle de véritable administration régionale et intermunicipale. La population de Montréal et celle de la communauté méritent mieux.

Au cours des jours qui suivent, il nous faut trouver des solutions durables à la crise budgétaire de la STCUM. Nous avons mis de l'avant une analyse détaillée de la problématique du financement du transport en commun et des solutions intéressantes pour redresser les déséquilibres des dernières années.

Compte tenu de l'importance du transport pour la qualité de vie et de développement économique de la communauté, j'invite mes collègues du conseil à examiner avec ouverture d'esprit ces analyses et ces propositions.

Au cours des semaines qui viennent, il nous faut travailler en concertation. À titre d'insulaires partageant les mêmes équipements collectifs, il nous faut transcender nos divergences et manifester une volonté politique de rechercher le consensus.

Avec une telle attitude, je suis convaincu que la communauté saura faire face aux nombreux défis qui sont les siens. Il y va de l'intérêt plus large de la population que nous sommes appelés, à titre d'élus, non seulement à représenter mais à servir.

APRÈS HYUNDAI, ON SONGE À TOYOTA DANS L'EST...

Les libéraux sont «décus et étonnés» que la nouvelle usine d'assemblage d'automobiles Hyundai se soit implantée à Bromont et non dans l'Est de Montréal.

Yvon Laprade

«Le gouvernement péquiste a raté une belle occasion de relancer le développement économique de l'Est de la métropole en n'incitant pas Hyundai à s'établir dans cette région durement frappée par la perte de milliers d'emplois au cours des dernières années», a déclaré hier en conférence de presse, le député d'Outremont, Pierre Fortier, qui était flanqué pour l'occasion de quelques candidats libéraux de l'est de la ville.

Attitude

Le candidat Fortier s'interroge sur l'attitude du gouvernement en place dans ce dossier. «On ne sait pas pourquoi l'est de Montréal a été rejeté comme emplacement de l'usine, a-t-il affirmé. Et, pire encore, le gouvernement est muet sur les clauses de sous-traitance de l'entente Hyundai-Québec.»

Le critique libéral en matière d'économie estime, en outre, que la population de l'est de la métropole a le droit de savoir comment le gou-

vernement fera pour compenser les 2 800 emplois que l'implantation de Hyundai aurait générés dans la région.

Toyota

Malgré la perte de Hyundai au profit de Bromont, les candidats libéraux continuent d'espérer la venue de l'usine Toyota dans l'est de la ville.

«Mais le gouvernement se souviendra-t-il de cette région pour ce projet?», questionne Fortier. Selon lui, la solution la plus logique, à court terme, serait la création d'une «zone d'entreprises», dans l'est de Montréal, qui pourrait favoriser l'implantation d'usines de

fabrication de pièces capables de fournir l'usine Hyundai.

Zone

«Le projet de créer une zone d'entreprises doit être vu comme un excellent moyen de favoriser l'implantation de l'usine Toyota, par exemple», a-t-il conclu.

Le dossier Hyundai provoque des remous

La campagne électorale du Québec a eu des répercussions hier à Ottawa alors que les libéraux fédéraux ont accusé Brian Mulroney de favoritisme à l'endroit des péquistes en marge de l'implantation de la firme Hyundai à Bromont.

**Bertrand
Desjardins**

Pendant ce temps les libéraux provinciaux s'en prenaient aux péquistes pour ne pas avoir vu à ce que cette implantation ait lieu dans l'Est «souffrant» de Montréal. Enfin, pour le député libéral de Sainte-Marie, Jean-Claude Malépart, c'est le principal intéressé, la firme sud-coréenne Hyundai qui a fait son choix.

Par ailleurs, des gorges de fonctionnaires se sont nouées lorsque le leader libéral Robert Bourassa a annoncé qu'il gèlerait le budget de

\$61 millions de ce réseau de télévision.

La mise sur pied d'une Commission parlementaire traitant de divers aspects de la Société d'État dont les modes possibles de financement voire même la possibilité de s'autofinancer à 25%, voilà une évocation libérale tout ce qu'il faut pour inquiéter les fonctionnaires et contractuels de Radio-Québec. Le Premier ministre Pierre Marc Johnson a d'ailleurs prêté à Bourassa de mauvaises intentions à l'endroit de cette société d'État.

Johnson et le troisième âge

Dans le nord-est de Montréal, le Premier ministre Pierre Marc Johnson a visité des centres d'accueil et HLM pour personnes âgées en disant aux personnes du troisième âge qu'il était fier de ce que son gouvernement avait fait pour elles. Les locataires des HLM se souciaient davantage du prix de la bouffe et des problèmes d'ap-

partements que d'enjeux politiques.

Un peu de tout

Le député libéral de Mont-Royal John Ciaccia a parlé d'amélioration dans l'industrie québécoise du transport routier et du respect de la réglementation en vigueur tandis que dans le camp péquiste, le ministre des Transports Guy Tardif ne comprend pas le rejet de l'offre d'acquisition de Nordair par Québécois.

Puis, les membres de la Condition féminine de la CSN avec en tête Monique Simard posent de sérieuses questions sur le sort qui serait réservé aux femmes entre autres par «le désengagement de l'État au profit du secteur privé».

Enfin, le *Journal* entame aujourd'hui une série de profils de différentes circonscriptions. Il s'agit aujourd'hui des comtés de Laporte et de Rivière-des-Prairies. (Voir pages 6,7,8 et 9)

USINE TOYOTA

Le Québec est encore en lice

■ Toyota n'a pas encore choisi l'endroit où sera érigée son usine canadienne. Mais, loin d'être écarté du dossier, Québec aurait gagné des points et serait maintenant nez à nez avec l'Ontario.

GÉRALD LEBLANC

C'est ce qui se dégage d'une série de coups de sonde lancés par LA PRESSE depuis deux ou trois jours, à Québec, Montréal, Ottawa Toronto et même Tokyo.

« Il y aura une usine Toyota au Canada mais le choix de l'emplacement n'est pas encore arrêté. Il reste quelques petits détails à régler. La décision finale sera prise et annoncée avant la fin de l'année », affirme Hector P. Dupuis, vice-président de Toyota Canada à Toronto.

Mais le Québec est-il encore dans la course? « L'usine sera construite entre l'Atlantique et le Pacifique. C'est tout ce que je peux vous dire », répond prudemment M. Dupuis.

Mettant bout à bout les bribes d'information glanées ici et là, on arrive à la conclusion que la partie se joue présentement entre Cambridge en Ontario et l'est de Montréal au Québec.

Mais il n'est pas facile de percer le mur du silence et des chuchotements tout asiatiques entourant ce dossier. Il y a une foule d'intervenants dans ces délicates négociations et personne ne veut porter le blâme d'avoir lâché le mot qui pourrait heurter ces mystérieux Japonais.

En plus des péquistes pilotés

par Rodrigue Biron, des députés conservateurs québécois qui ont même formé un « comité de l'auto », on retrouve en effet toute sorte de monde dans ce dossier. À commencer par la Ville de Montréal qui aurait présenté un « dossier de première classe » pour attirer Toyota. La Caisse de dépôt dont les courtiers sont en contact constant avec le marché japonais disposent, en la personne de Normand Bernier, d'un des Canadiens les mieux informés des coutumes nippones.

Même les Nordiques de Québec sont de la partie. Leur président, Me Marcel Aubut, joue en effet un rôle-clé d'entremetteur entre les dirigeants de Toyota et le ministre québécois Rodrigue Biron.

Ancien délégué du Québec à Tokyo, Normand Bernier nous expliquait que les Japonais ont l'habitude d'attendre jusqu'à la dernière minute avant d'annoncer une décision. Au cas où un événement imprévu viendrait modifier la conjoncture.

Chaque geste est analysé. L'installation de Hyundai au Québec risque de voir les automobilistes de la Belle Province délaisser les japonaises pour les coréennes. C'est un point qui n'échappe pas à Toyota.

Bob White, le président des travailleurs de l'automobile concentrés en Ontario, déclare que ses syndiqués n'accepteront jamais les « équipes polyvalentes » à la japonaise. La cote du Québec monte de quelques points. Assez paradoxalement d'ailleurs, il se pourrait que Toyota préfère le Québec à l'Ontario (un gouvernement minoritaire et des syndicats

agressifs) pour des raisons de stabilité. Quel retour des choses et quel changement depuis 1976!

Un adjoint anglophone de Brian Mulroney indiquait ainsi à LA PRESSE que le climat des relations de travail n'était pas étranger à l'installation de Hyundai à Bromont. Dans le même sens, la combativité des TUA ontariens défavorisent actuellement cette province au profit de la Colombie Britannique et du Québec dans le dossier Toyota.

À l'ambassade du Canada à Tokyo, on indiquait hier que Toyota éprouverait des difficultés à trouver en Ontario le genre de site convoité par Toyota.

On fait valoir dans les milieux

québécois que le fait d'être parti de loin et d'avoir rejoint l'Ontario donne des ailes aux intervenants québécois, qui sont en voie d'apprendre eux aussi l'art du lobbying.

Au ministère québécois de l'Industrie et du Commerce, c'est le sous-ministre Lasalle qui est responsable du dossier de l'implantation d'usine d'automobile. Il est actuellement ... en Asie pour deux semaines.

Québec ne demande pas à Ottawa de favoriser Montréal mais uniquement de faire savoir aux dirigeants de Toyota que le Canada n'a pas de préférence entre le Québec, l'Ontario ou la Colombie Britannique.

«LES CONSOMMATEURS SERONT GAGNANTS DE LA DÉRÉGLEMENTATION DES TRANSPORTS»

— Blais-Grenier

La ministre d'État aux Transports, Mme Suzanne Blais-Grenier, affirme que les consommateurs seront les grands gagnants de la réforme en cours qui vise la déréglementation des transports.

Daniel Brosseau

Alors qu'elle s'adressait à des administrateurs, hier midi, Mme Blais-Grenier a attiré l'attention sur les statistiques américaines qui indiquent une croissance de l'industrie des transports, donc de l'emploi, accompagnée d'une baisse de tarifs pour les usagers, notamment dans l'aviation.

Dans ce secteur, les tarifs ont diminué de 5%, les emplois ont augmenté de 6% et le nombre des compagnies, des passagers et du chiffre d'affaires ont augmenté sensiblement au cours des quatre dernières années.

Mais comme un demi-million de voyageurs canadiens ont tendance

à utiliser des transporteurs américains, la déréglementation au Canada devrait être bénéfique pour l'industrie canadienne. Les premiers effets de la réforme devraient apparaître dès juin 1986, a souligné la ministre. La région de Montréal

Au plan local, Mme Blais-Grenier se dit confiante que le comité ministériel formé pour stimuler la relance économique dans la région de Montréal devrait bientôt livrer ses recommandations.

La ministre rappelle que la transaction entre Ultramar et Gulf, qui doit avoir pour conséquence de supprimer des centaines d'emplois dans l'est de Montréal, fait toujours l'objet d'une enquête au ministère des Corporations et de



Photo Willie LAPOINTE

Lors de l'inauguration des nouvelles installations de l'aéroport de Dorval, Mme Suzanne Blais-Grenier a déclaré que les deux aéroports de Montréal, Mirabel et Dorval, ont une place et continueront à en avoir une. «Tout comme Paris, a déclaré le ministre, Montréal est une ville où plusieurs aéroports peuvent cohabiter.»

La partie la plus visible de la modernisation de l'aéroport qui fête cette année son 25^{ème} anniversaire est son nouveau stationnement à étages de 2000 places construit au coût de 17 millions de dollars.

la Consommation.

Quant au dossier Toyota, Mme Blais-Grenier estime que

l'Ontario a plus de chances que le Québec d'obtenir l'usine du constructeur japonais à

cause de la concentration de l'industrie automobile dans la province voisine.

APRÈS HYUNDAI,
TOYOTA

Après avoir échoué dans sa tentative de faire venir Hyundai, les intervenants de l'Est de Montréal essaient maintenant d'approcher le constructeur Toyota.

HYUNDAI À P.A.T. ?
On évoque de plus en
plus la possibilité de fai-
re venir le constructeur
automobile Hyundai
dans l'Est de Montréal.

L'objectif de Jean-Claude Gobé:

"Remettre Lafontaine au travail..."



PAR MYCHEL LAPOINTE

"Quand je vois Toyota qui va s'installer en Ontario, ça me peine. Quand je vois Hyundai s'installer à Bromont, ça me peine. Parce que, pendant ce temps là, la situation de l'emploi se dégrade dans l'est de Montréal. Il faut que ça cesse ces choses-là..."

Parce que, pour lui, la population du Québec a opté pour le Parti libéral du Québec, le 2 décembre dernier, dans une volonté de changement, le député de Lafontaine Jean-Claude Gobé veut, à tout prix, que ce changement s'effectue le plus vite possible. Particulièrement, il va sans dire, dans le comté de Lafontaine.

"Nous allons aider les entrepreneurs à créer de l'emploi et à exporter vers l'étranger. Il faut remettre les gens du comté et de la province au travail. C'est là notre plus grand défi au cours des prochaines années," dira-t-il, mardi soir dernier, devant les membres de l'Association des gens d'affaires de la Pointe (AGAP). "Dans l'est de Montréal, il y a beaucoup à faire. Il faut instaurer une nouvelle dynamique; attirer les investisseurs."

Tout cela pourrait passer par le projet de zone d'entreprise dans l'est de Montréal qu'était venu promouvoir le

premier ministre Robert Bourassa et les gros canons montréalais du parti, au cours de la campagne électorale.

"Monsieur Bourassa l'avait promis, lors de sa visite. Ainsi, nous envisageons faire du comté de Lafontaine une zone d'entreprise. Nous l'avons promis et nous le ferons afin que les investisseurs qui viendront chez nous puissent profiter de certains avantages fiscaux."

"Ce que nous voulons, c'est amener des industries chez nous. Mais pas n'importe lesquelles... il faut de nouvelles industries durables, de la nouvelle technologie. C'est ça mon défi; avec l'aide des gens du comté, car je ne pourrai pas tout faire seul..." devait-il conclure.

SERVICE

D'ailleurs, dans le même sens, le député de Lafontaine entend mettre sur pied un service destiné aux gens d'affaires du comté; avec des spécialistes qui pourraient les guider dans leur volonté de profiter de certains programmes gouvernementaux leur étant destinés.

Ce service sera disponible au bureau de comté. Quand Jean-Claude Gobé aura définitivement déterminé le choix de l'endroit où il s'installera. Ce qui devrait, selon lui, se faire d'ici peu..



À la Commission sur l'Environnement

Une confrontation Lorange-Bordeleau!

PAR MYCHEL LAPOINTE

Les représentants du RCM - Pointe-aux-Trembles, ont, tel que convenu, présenté leur mémoire devant la Commission d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal.

Mandataire du dossier, Jacqueline Bordeleau s'attendait, bien sûr, à devoir répondre à de nombreuses questions sur le mémoire qu'elle présentait aux membres de la commission. Mais, de son aveu, elle n'avait jamais prévu la tournure des événements de jeudi midi dernier.

"Pierre Lorange a été particulièrement agressif à mon égard. On a senti qu'il avait oublié son chapeau de président de la commission pour mettre celui de représentant du Parti civique," commente-t-elle au sujet de l'échange qu'elle a eu avec le vice-président du Comité exécutif de la Ville de Montréal.

"Il m'a harcelé comme si j'avais été présente à un tribunal," poursuit-elle. "Il m'a, entre autres, demandé si j'avais des preuves concernant les terrains situés dans les zones prioritaires de développement. Il m'a demandé si j'avais bien lu la loi concernant mon commentaire à l'effet que la consultation venait bien tard. Ça avait davantage l'air d'une confrontation entre un élu du Parti civique et une future candidate du RCM, comme l'a rapporté Mariane Favreau dans La Presse, vendredi matin.



BOISE DE LA
REPARATION

Si bien que, dira-t-elle, elle aura été surprise de l'attitude du président de la commission.

Particulièrement en ce qui concerne l'opinion du RCM - P.A.T. concernant la préservation du Bois de la réparation que les autorités montréalaises auraient été prêtes à céder en vue d'accueillir l'usine de la compagnie Hyundai qui devait finalement être établie à Bromont.

"Il m'a surtout demandé sur quoi je me basais pour juger de la qualité de ce qu'on retrouve dans le Bois. Il m'a demandé si j'avais des études à lui présenter sur la qualité du Bois. Ce que je n'ai pas; mais, quant à nous, c'est surtout de pouvoir conserver les rares espaces verts qui sont encore disponibles. En ce sens, je suis heureuse de voir que Maurice Vanier a pris position en faveur du boisé, la semaine dernière..." indique Jacqueline Bordeleau à L'ARTISAN.

PROLONGEMENT

Justement, concernant le mémoire présenté par le RCM - P.A.T., il serait bon de préciser que les gens de cette formation politique ne sont pas en désaccord avec le prolongement du boulevard Perras, tel que préconisé dans le projet d'aménagement. Mais se posent de sérieuses questions quant au prolongement du boulevard Maurice-Duplessis. "D'où vient ce projet et à quel problème répond-t-il," s'interrogent-ils.

Avec l'auto, c'est la guerre dans nos rues

La série «Prendre la route» diffusée dernièrement par Radio-Canada était bien à propos: on oublie trop que l'automobile tue une personne sur vingt et blesse gravement deux personnes sur dix en Amérique, tue chaque année plus de gens que la guerre du Viêt-Nam en dix ans, équivaut à une grosse catastrophe aérienne 365 fois par année.

Il faut cependant compléter le tableau: l'automobile est responsable de 60% de la pollution en ville, du bruit incessant, elle accapare 50% du précieux espace du centre-ville, brûle 50% de l'énergie totale consommée en Amérique, patauge plus souvent qu'autrement dans ses embouteillages, écrase ses propriétaires sous l'endettement, et la communauté sous ses coûts collectifs: déneigement, hôpitaux, pensions d'invalides, démolitions, etc. L'automobile nous empoisonne l'existence. Pas votre auto, bien sûr. Celle des autres.

Mais la question centrale a été royalement négligée dans la série «Prendre la route»: qui est à blâmer? Pourquoi les gens sont-ils obligés de prendre le volant, quand ils sont fatigués, distraits ou ivres? (...)

Les adolescents, les vieillards, tous ceux qui n'ont pas de bagnole sont en otage. Les subventions vont massivement aux services aux automobilistes, l'espace leur est voué, et les alternatives en transport stagnent: train, autobus et métro, cyclisme urbain. C'est l'auto privée qui règne, et derrière elle, des puissances financières presque inimaginables: Exxon avec ses 100 milliards de ventes par année, GM, Gulf, Mobil Oil, Ford, Texaco et les autres. Les dix plus grandes compagnies au monde sont toutes liées à l'automobile.

Alors, quand un ministre coupe un train, qu'un autre réduit la participation au financement de la STCUM, qu'un maire empêche la création de voies réservées aux autobus ou de pistes cyclables, qui en profite, pensez-vous?

Les multinationales de l'auto construisent leur puissance en organisant notre dépendance envers leurs produits, ce mal artificiellement «nécessaire». Les gouvernements sont complices, ainsi que toute une kyrielle de vautours grassement automobilisés qui vivent de l'hécatombe créatrice d'emploi: médecins de soins intensifs, juges et avocats, vendeurs d'assurances, ingénieurs et fonctionnaires, etc. La publicité de Petro-Canada et des Assurances Desjardins pendant la série, était d'ailleurs révoltante, franchement obscène.

On pourrait avoir du transport public pour tous, efficace, confortable, moderne. Des taxis collectifs, des autobus-à-la-demande. Des mails piétonniers, des rues paisibles. Un habitat civilisé. Mais avant que la pyramide de puissance de l'auto soit renversée, il va mourir encore quelques millions de gens. Car l'auto nous pourrit jusqu'au cœur. On finit par l'aimer, même si on sait qu'elle est la négation même des droits des autres, et même si on sait qu'un jour, elle tuera peut-être un enfant. Pas le vôtre, bien sûr. Celui de votre voisin.

Avec ou sans alcool, l'auto c'est la guerre dans nos rues. A nous d'exiger de ceux qu'on porte au pouvoir du transport collectif non meurtrier. Avant d'avoir à pleurer nos enfants, nos voisins, nos amis, irremplaçables.

Claire MORISSETTE
Montréal



Photo Pierre-Yvon PELLETIER

Juste à temps

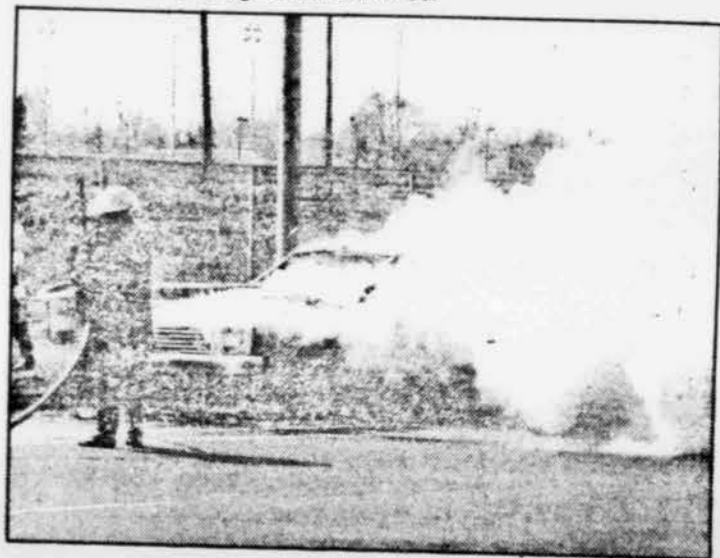
Les sapeurs montréalais du district 16 ont rapidement maîtrisé des flammes qui ont soudainement surgi sous le capot d'un véhicule garé sur la rue Saint-Urbain, près de la rue Dorchester, en fin d'après-midi hier. Il semble qu'un problème électrique ait été à l'origine de l'incident qui n'a pas fait de blessé. Le feu se propageait à une seconde auto stationnée immédiatement à l'avant du véhicule en flammes, à l'arrivée des pompiers.



Photos Jacques BOURDON

Pénible expérience

Un automobiliste a vécu la pénible expérience de voir son véhicule être complètement détruit par le feu, hier matin, sur l'autoroute des Laurentides, à la hauteur du boulevard Henri-Bourassa. L'individu aurait d'abord choisi d'immobiliser sa voiture après avoir constaté que de la fumée s'échappait de son tableau de bord. Quelques instants plus tard, des flammes en surgissaient pour ensuite se propager à tout l'intérieur de l'auto. L'intervention rapide des sapeurs n'allait cependant pas permettre d'empêcher la destruction totale du véhicule. Selon les premières constatations des policiers de la SQ, il semblerait qu'une défectuosité du système électrique soit à l'origine des flammes.



Japanese manufacturer bank expected to locate in Montreal: city official

TOKYO (AP) — A Montreal official said yesterday he expects at least one major Japanese bank and one manufacturer to locate in the Montreal area in the next two years.

Stephen Bigsby, the city's economic development director, is leading a three-week mission to Japan, Hong Kong and South Korea by Quebec officials, including representatives of Hydro-Québec.

Bigsby said Montreal is particularly interested in several fields: electronics and computers, biotechnology, new materials and automotive parts.

Bigsby said although the city has 38 foreign bank branches, none is Japanese. Only one major Japanese stock brokerage, Yamaichi Securities, has an office in Montreal.

Another Montreal official, Al Sybertz, said he also believes Japanese companies will open plants in the city.

"Our experience has been once one company makes a decision, others follow quite quickly, so with Hyundai building in Quebec, we expect quite a bit more activity," said Sybertz, the city's senior industrial-commissioner.

Hyundai, the South Korean car-maker, is building a \$300-million plant in Bromont, to produce 100,000 cars a year. It is expected to employ 1,200 people.

Although Bigsby said he is optimistic, "investment decisions are not taken overnight, so any direct results from this trip will not happen for 18 to 24 months."



Gazette, Gordon Beck

Gilles Boisvert rides high in his gleaming red 1903 Ford, a winner yesterday.

Vintage cars make proud display

Proud owners displayed 200 immaculate antique cars on St. Helen's Island yesterday.

The Voitures Anciennes du Québec show was celebrating the 101st birthday of the commercially built automobile.

"It's like a treasure hunt, finding parts," said Montreal restaurateur Daniel Noiseux, 34,

who ordered parts from Brazil, England and Germany for his orange 1958 Isetta.

It cost Noiseux \$5,000 on top of the original \$3,000 purchase price to get his tiny "bubble car" into mint condition.

"You stop being rational," Noiseux said. "It becomes more than a hobby. It's a passion."

"My first hobby is my wife, my second is the car," said Gilles Boisvert, 50, who won a trophy for the most authentic automobile for his red 1903 Ford.

Reported to be one of seven left in the world, Boisvert's model was the 318th car built by Ford in Canada. And it runs perfectly, he said.

Le ministre de l'Expansion industrielle au DEVOIR

Côté veut voir les F-18, GM et Nissan au Québec

Bernard Descôteaux
et Pierre O'Neill

Le ministre fédéral de l'Expansion industrielle régionale, M. Michel Côté, favorise le Québec dans les trois grands dossiers économiques qui font actuellement l'objet de tractations au sein du gouvernement conservateur: le contrat d'entretien des avions F-18, la modernisation de l'usine General Motors de Boisbriand et l'implantation de Nissan, le constructeur japonais d'automobiles.

Dans le cadre d'une entrevue accordée cette semaine au DEVOIR, M. Côté a fait valoir que tous les ministres québécois du Cabinet Mulroney travaillent fort pour que le Québec recueille les retombées économiques de ces trois projets. Reconnaisant que l'Ontario a jusqu'ici bénéficié de la majeure partie des investissements, il prédit qu'un « changement de cap » en faveur du Québec s'opérera au cours des prochains



Le ministre Michel Côté

Photo Jacques Grenier

mois ou des prochaines années. « Il n'y a pas de ministres québécois contre la vertu; si nous étions capables, demain matin, de nous assurer que le F-18 revienne au Québec, on le ferait ».

Au cours de cette entrevue, M. Côté a précisé les motifs qui lui inspirent confiance quant aux chances du Québec de sortir gagnant de ces trois dossiers: le gouvernement entend tenir compte des « vocations régionales naturelles » et dans cette optique, Montréal et Canadair constituent le choix logique pour l'entretien des F-18; au terme d'une rencontre avec le président de GM, le ministre en conclut que la décision du géant américain de l'automobile dépendra notamment de l'amélioration des relations de travail ainsi que de la productivité de la main-d'oeuvre. De son côté, le gouvernement vise une solution à long terme, une relance qui permette à l'entreprise de soutenir les nouvelles technologies et d'être concurrentielle. « Notre objectif est de s'assurer qu'on ne met pas un autre cataplasme et que le problème ne nous pètera pas dans la face en 1990 ».

Pour ce qui est du projet de Nissan, le ministre voit un indice encourageant dans le fait que ce sont les dirigeants de la société japonaise qui ont fait les premiers pas et manifesté de l'intérêt pour s'installer au Québec. Il lui apparaît par ailleurs évident que les fabricants d'automobiles, américains comme japo-

nais, ne peuvent plus faire fi de l'importance grandissante du marché que représente le territoire québécois pour l'industrie automobile. « Je veux que le Québec reçoive sa juste part des investissements ».

En présence du nouveau directeur du DEVOIR, M. Benoit Lauzière, et de l'éditorialiste Albert Juneau, le ministre de l'Expansion industrielle régionale a été amené à se prononcer sur une foule de sujets et a fait le point sur un certain nombre de dossiers actifs:

■ Conformément aux engagements électoraux du premier ministre Mulroney, M. Côté a prévenu le président de la Société des postes, dont il est le ministre responsable, de l'urgence d'élaborer un plan d'autofinancement. Le processus est en marche et le Cabinet Mulroney sera saisi, d'ici la fin septembre, du plan de redressement visant l'autofinancement de la Société des postes pour 1988.

■ Depuis son arrivée au pouvoir en 1984, le gouvernement conservateur a signé 43 ententes-cadres auxiliaires et huit protocoles majeurs pour une somme de \$ 2,7 milliards, au seul chapitre de l'expansion industrielle régionale. Étant venu à la conclusion que ces programmes n'ont pas l'efficacité qu'ils devraient, Michel Côté a entrepris de les reviser et de les analyser en vue d'un rendement optimal. « On ne dépensera pas plus d'argent, on va mieux la dépenser ».

■ À travers le monde, les chantiers maritimes connaissent des difficultés de survie. À lui seul, le Canada en compte 24, qui vivent au crochet de l'État depuis au moins dix ans. Ce qui fait dire au ministre de l'Expansion industrielle régionale que c'est deux fois trop. « Ils végètent tous, ils sont tous à moitié morts ». En conséquence, le gouvernement Mulroney se propose de réduire à une douzaine tout au plus, le nombre des chantiers maritimes au pays.

Au ministère de l'Expansion industrielle régionale, Michel Côté n'est en poste que depuis 60 jours. Il faisait partie de la dernière promotion concoctée par M. Mulroney pour re-

dorer l'image de son gouvernement et pour retrouver la faveur électoral québécois. M. Côté a toujours d'hui considéré comme le nouveau homme fort des conservateurs au Québec. Pendant son séjour de 18 mois à la tête du ministère de la Consommation et des Corporations, Michel Côté s'est taillé la réputation d'un ministre dynamique et expéditif. Les observateurs les plus près de la scène politique fédérale le décrivent comme un « pragmatique qui a le goût de l'action ». Agé de 43 ans, comptable de formation, le regard perçant et direct, la réplique vive et le ton ferme, il dégage l'impression d'un fonceur.

Michel Côté n'est pas le plus loquace des ministres du Cabinet Mulroney et hors des dossiers qui relèvent de sa compétence, il n'est pas à l'aise et affiche la plus grande prudence. Ainsi, la constitution n'est pas son sujet préféré, alléguant que les gouvernements antérieurs, au provincial comme au fédéral, ont « privilégié l'aspect constitutionnel au détriment de l'économie ». Il prévoit d'ailleurs que les questions économiques, tout autant sinon plus que le dossier constitutionnel, occuperont les débats de la prochaine campagne électorale.

L'on reconnaît généralement à Michel Côté la qualité de stratège politique hors pair. Aux élections de 1984, il est entré par la grande porte, en se faisant élire avec 3.000 voix de majorité dans la forteresse libérale de Langelier, ce comté où les anciens ministres Jean Marchand et Gilles Lamontagne ont vaincu sans péril pendant deux décennies. Il appert que Michel Côté sera l'un des ténors du Parti conservateur lors de la prochaine campagne électorale. Il affectionne la bagarre politique et quand on lui parle de ses adversaires, il devient mordant. Quand on lui fait remarquer que les libéraux n'ont pas craint de réclamer le contrat des F-18 pour Canadair, sa pression monte et il défie John Turner d'avoir le courage politique d'aller faire la même déclaration à Winnipeg.

Il avait commandé la première motoneige **À 75 ans, le Père Ouimet est toujours un motoneigiste actif**

VALCOURT — «Cela faisait 20 ans que je me déplaçais en raquettes ou avec des chiens pour visiter trois missions dans le Nord de l'Ontario. J'en avais assez. J'ai donc demandé à J. Armand (Bombardier) de me fabriquer un véhicule pour me déplacer sur la neige. Il m'a répondu qu'il manquait de temps, mais qu'il essaierait d'en construire un dans ses moments libres.»



**pierre
lecours**

C'est ainsi que le révérend Père Maurice Ouimet, aujourd'hui âgé de 75 ans, a «révolutionné» les hivers canadiens en provoquant la naissance de la motoneige Ski-Doo.

«J'ai eu la première machine, poursuit-il, en 1959. J. Armand m'a dit: tente de la briser. On verra si elle est assez solide. Puis, il m'en a construit une deuxième et j'en ai toujours eu une depuis, y compris la millionième fabriquée par Bombardier. J'utilise encore ce moyen de transport.»

Cette première machine existe encore et elle est exposée au musée de Valcourt. J. Armand Bombardier l'avait appelée «Ski-Dog» car elle devait remplacer les chiens.

Le Père Ouimet était de la randonnée hier et il s'est même payé le «lux» d'une sortie de piste spectaculaire, mais sans conséquence grave.

«C'est un véritable plaisir de conduire une motoneige aujourd'hui, mais à l'époque cette machine a permis de révolutionner le Nord. C'est un outil de travail fantastique pour nous.»

Le Festival: un autre succès

Merveilleusement bien structuré, la cinquième édition du Festival International de la Motoneige s'annonce pour être un autre succès retentissant. Déjà, hier, on s'arrachait les derniers visas et les organisateurs n'ont jamais semblé aussi bien disposés.

«Tout fonctionne vraiment bien, expliquait Denis Leclerc, le d.g. de l'organisation. Tout est bien rodé et nous sommes prêts à accueillir tous les motoneigistes.»

Le château de glace, construit sous la direction de Yvon Guay, un maire à ses heures, est de toute beauté. Il a 184 pieds de long et comprend deux superbes glissages pour les jeunes. Il a fallu plus de 700 heures de labeur pour parvenir à tout construire.

Aujourd'hui, il y aura une randonnée spéciale à compter de 9h00 puis le couronnement de la reine du Carnaval de Valcourt en soirée. Demain, les activités seront multiples dont le célèbre défilé dans les rues de Valcourt avec les milliers de motoneigistes.

A tout cela, on doit ajouter la 11^e édition du Grand Prix St-Laurent, maintenant identifié Grand Prix Labatt de Valcourt.

Autres nouvelles

Les activités sont réduites, à cause du Festival, dans la majorité des clubs... Le sentier reliant St-Michel-des-Saints à Matawin pour se rendre à La Tuque est maintenant fermé. On a ouvert les routes pour le camionnage... Il n'est pas recommandé d'utiliser du carburant diesel dans une motoneige, de récents tests l'ont démontrés bien clairement.

Le projet de la compagnie Bombardier de revenir avec les Sea-Doo n'est pas noyé, bien au contraire... Il y avait 85 motoneigistes mercredi soir à la randonnée de nuit... Blessé, Allen Decker sera absent pour les courses... Malgré sa sérieuse blessure à la main (65 points de suture) Gary Vessair veut courir durant le week-end... En raison de la grève, les organisateurs n'ont pu avoir la roulotte de Loto-Québec.

Grandes usines d'assemblage d'automobiles

Bombardier-Daihatsu dernier espoir du Québec

MONTREAL (PC) — Hormis le projet Bombardier-Daihatsu, le Québec ne peut plus espérer accueillir de grandes usines d'assemblage d'automobiles. Cependant, la fabrication de pièces est l'une des alternatives que Québec cherche à développer avec les Asiatiques.

C'est ce qui ressort d'une entrevue accordée à la Presse Canadienne par le ministre de l'Industrie et du Commerce, M. Daniel Johnson, alors qu'il revient d'un troisième périple en

Asie depuis un an.

« Tous les grands constructeurs japonais ont fait leurs investissements au Canada. Il n'y en aura plus de grosses histoires à \$1 milliard. Alors nous leur parlons d'approvisionnement en pièces et de sous-assemblage », a dit M. Johnson.

En fait, il ne reste que le constructeur Nissan qui n'a pas encore affiché clairement ses intentions. La firme nipponne songe à investir entre \$200 et \$300 millions au Canada mais

hésiterait encore entre l'assemblage et la fabrication de pièces. Mais dans l'esprit du ministre Johnson, il fait peu de doute que ce sera une usine de pièces, principalement en raison de la sur-capacité prévue dans la production nord-américaine d'automobiles à compter de 1990.

La lutte dans le dossier Nissan se fait entre l'Ontario et le Québec. Pour les convaincre, Québec a offert un projet de coparticipation avec une entreprise d'ici pour la fabrica-

tion de pièces. On attend la décision des Japonais. Rappelons que Nissan annonçait en janvier l'implantation d'un centre de distribution de pièces de \$8 millions à Kirkland, dans l'ouest de Montréal.

Quoi qu'il en soit, le principal espoir de Québec en matière d'assemblage se cristallise autour du projet des firmes Bombardier-Daihatsu, pour lequel le ministre Johnson fait preuve de beaucoup d'optimisme.

« Ils ont maintenant dépassé le stade de l'entente de principe et au cours du printemps, ils devraient compléter les discussions autour de la mise sur pied de la corporation qui verra à la planification éventuelle de l'usine de fabrication et d'assemblage ».

M. Johnson souligne que l'intérêt du projet Bombardier-Daihatsu vient de ce qu'il s'agit du développement d'un nouveau type de véhicule. « Ils ont identifié un créneau potentiel de plusieurs dizaines, même centaines de milliers de voitures par année pour certains marchés de l'Amérique du Nord. Ce secteur n'est pas exploité aujourd'hui. D'autres constructeurs japonais l'ont aussi identifié mais Bombardier-Daihatsu est très avancé ». Le projet Bombardier-Daihatsu est évalué à environ \$500 millions et consisterait à produire de petits véhicules destinés à un usage urbain.

L'effort du côté de la fabrication de pièces vise également Hyundai. Au cours de ses trois voyages, M. Johnson s'est rendu en Corée du Sud où il a rencontré les dirigeants du constructeur automobile. En une occasion, il était accompagné d'une dizaine de dirigeants d'entreprises québécoises susceptibles d'alimenter l'usine d'assemblage de Bromont,

présentement en construction.

Hyundai n'est pas tenu de respecter des normes minimales quant au contenu canadien. Cependant, le ministre affirme que la compagnie a fait des progrès et que des contrats d'approvisionnement pourraient être signés avec des entreprises d'ici.

Mais avec le conglomérat sud-coréen, d'autres développements pourraient survenir. Québec tente en effet d'intéresser Hyundai à un projet dans le secteur de l'électro-metallurgie. Encore la semaine dernière, le ministre Johnson rencontrait l'un des dirigeants d'Hyundai pour en discuter. Il s'agirait de la production de ferro-silicium qui sert d'intrant dans la fabrication d'aciers spéciaux. C'est un projet dont les coûts oscillent entre \$30 et \$60 millions et dans lequel Hydro-Québec et la Société Générale de Financement participeraient.

Dans ses discussions, M. Johnson fait valoir le double argument du faible coût de l'électricité (qu'exige en quantité ce type de production) ainsi que l'approvisionnement en silice, une matière première dont le Québec regorge. Mais, précise-t-il, « nous sommes en concurrence avec le Brésil et l'Australie. Et ce dernier pays est beaucoup mieux placé que nous, géographiquement, pour transiger avec les pays asiatiques ».

Ottawa to pay \$5.4 million to upgrade Bromont airport

BROMONT (Gazette) — The federal government is providing \$5.4 million for expansion of the airport runway here to allow executive jets to land next to Bromont's industrial park, Supply and Services Minister Monique Vézina announced yesterday.

The injection of federal money for airport upgrading comes after construction has begun across the road on the \$325-million Hyundai assembly plant, being built with the help of a \$260-million interest-free loan whose cost to Ottawa could reach \$55 million.

Réjean Choquet, general manager of the airport, operated by Bromont, Granby and Cowansville, said the next step is to approach the Quebec government to seek a multimillion-dollar grant for a new airport building and ground equipment to allow

planes to land in poor-visibility using only their instruments.

Planeloads of skiers from such places as Boston and Chicago could be attracted to Bromont's ski centre if the airport offered facilities for instrument landings, he said.

After a ceremony in the airport building, Vézina told reporters the grant was not part of the Mulroney government's effort to shore up its flagging support in Quebec.

The new runway is to be 1,524 metres long, instead of the current 1,200 metres, making it long enough to handle such aircraft as the Canadian Forces Challenger jet that Vézina flew in on yesterday.

An aide to the minister told *The Gazette* the plane had to brake hard upon landing and managed to stop with about 15 metres to spare before the end of the runway.

Québec n'a pas été informé

Hyundai ferme son dépôt de pièces à Boucherville

Après avoir bénéficié d'une aide globale des gouvernements fédéral et provincial de 110 millions de dollars pour implanter son usine d'assemblage au Québec, la compagnie Hyundai fermera son entrepôt de pièces automobiles à Boucherville, le 16 juin, pour concentrer ses activités à Toronto.

C'est ce qu'ont confirmé, hier, au *Journal*, des représentants de Hyundai à Boucherville et du siège social de la compagnie, à Toronto.

Jean-Philippe Décarie

Le gouvernement du Québec, qui a largement subventionné le constructeur automobile coréen pour qu'il s'implante à Bromont, n'a pas été avisé de cette décision qui entraînera la suppression de 11 emplois à Boucherville.

«Il aurait été normal, avec tous les contacts qu'on a développés avec Hyundai, qu'on soit avisés de leur décision», a indiqué Suzanne Michaud, porte-parole du ministre de l'Industrie et du Commerce, Daniel Johnson.

«Le ministre Johnson va communiquer avec les dirigeants de Hyundai pour être informé de la situation», poursuit Mme Michaud, qui précise toutefois que rien dans l'entente avec les gouvernements n'obligeait Hyundai à maintenir ce type d'opérations au Québec.

Mais, la bonne entente aurait voulu que Québec soit mis au courant des projets de Hyundai, fait remarquer l'attachée de presse.

À Ottawa, le porte-parole du ministre de l'Expansion industrielle et économique régionale fait le même constat qu'à Québec, tout en indiquant qu'il s'agit d'une décision corporative.

Rationalisation

Hyundai veut rationaliser ses opérations de distribution de pièces pour son réseau de concessionnaires automobiles, explique M. Jacques Demers, directeur des ventes pour l'Est du Canada chez Hyundai.

«Il s'agit d'une décision de nature strictement économique qui ne menace en rien le service offert à la clientèle.

«L'entrepôt de Boucherville était temporaire et visait à desservir les concessionnaires de l'Est du Canada.»

Dorénavant, les 80 concessionnaires de l'Est du pays (la moitié de l'ensemble des concessionnaires canadiens) devront s'approvisionner de l'entrepôt de 160 000 pieds carrés qui vient d'être construit en banlieue de Toronto.

Selon M. Demers, la décision n'a rien à voir avec l'usine d'assemblage de Bromont, ni avec le fait que le Québec absorbe toujours 40% des ventes d'Hyundai au Canada. «Ce sont des dossiers qui ne sont pas liés directement», dit-il.

Les 11 employés mis à pied se sont vu offrir la possibilité de relocalisation, dit M. Demers, et il restera au centre de Boucherville environ 25 personnes qui seront affectées au service à la clientèle et qui prendront les commandes de pièces des concessionnaires du Québec pour les acheminer à Toronto.

Ces derniers emplois ne seraient pas menacés par une autre éventuelle consolidation à Toronto.

GUIDE JURIDIQUE POUR LES AUTOMOBILISTES

Un automobiliste averti en vaut deux! C'est ce que croit fermement Me Ghislain Laroche auteur du «Guide juridique de l'automobiliste», un ouvrage destiné à mieux renseigner les automobilistes sur leurs droits et leurs recours ainsi que sur les lois régissant la conduite automobile.

Monique Girard-Solomita

Cet ouvrage de 127 pages a été rédigé à l'intention du grand public et non des spécialistes.

A-t-on le droit de refuser de subir l'alcootest ou de conduire un véhicule muni d'un radar de vitesse? Quels sont vos recours si vous êtes victime d'un délit de fuite?

Le guide cherche à répondre à ce genre d'interrogations.

Ce livre cherche à renseigner les automobilistes québécois sur les différents aspects de la sécurité automobile, l'achat d'un véhicule neuf ou d'une voiture d'occasion, les réparations, la location d'une voiture, l'assurance-automobile, le code de la sécurité routière, le code

criminel, le sabot de Denver et le covoiturage.

A propos du covoiturage on y apprend que la rémunération exigée par le propriétaire de la voiture ne doit pas excéder les frais d'utilisation de celle-ci. Renseignements utiles en pleine grève des transports en commun.

Champ inoccupé

Originaire de Roberval au Lac-Saint-Jean, Me Ghislain Laroche dirige depuis 1975 un bureau d'aide juridique à Verdun. Il a déjà publié un ouvrage du même genre sur les pensions alimentaires et un Guide sur les petites créances,

ce qui démontre son intérêt d'informer le public sur les lois.

«Dans le domaine de l'automobile il y avait bien le Guide de la route du gouvernement du Québec datant de 1983, précise-t-il, mais plusieurs lois nouvelles ont été adoptées depuis.»

C'est parce que ce champ était inoccupé que Me Laroche a eu l'idée d'écrire un ouvrage s'adressant aux trois millions d'automobilistes québécois.

En entrevue au *Journal*, Me Laroche explique que les Québécois sont plus friands que les autres Canadiens de voi-

turés d'occasion. C'est ici que l'on retrouve 30% du marché des voitures au Canada bien que le Québec représente 25% seulement de la population canadienne.

Les acheteurs de voitures d'occasion auront donc intérêt à apprendre que la Loi sur la protection du consommateur ne s'applique pas s'ils achètent leur auto à un particulier, ce qu'explique en détail l'ouvrage de Me Laroche.

Ceux qui déménagent apprendront qu'ils auront intérêt à aviser la Régie de l'assurance-automobile du Québec de leur changement d'adresse, dans les 30 jours suivant leur déménagement, à défaut ils seront passibles d'une amende de 100\$.

«Le Guide juridique de l'automobiliste» publié aux éditions Libre Expression, 9,95\$.

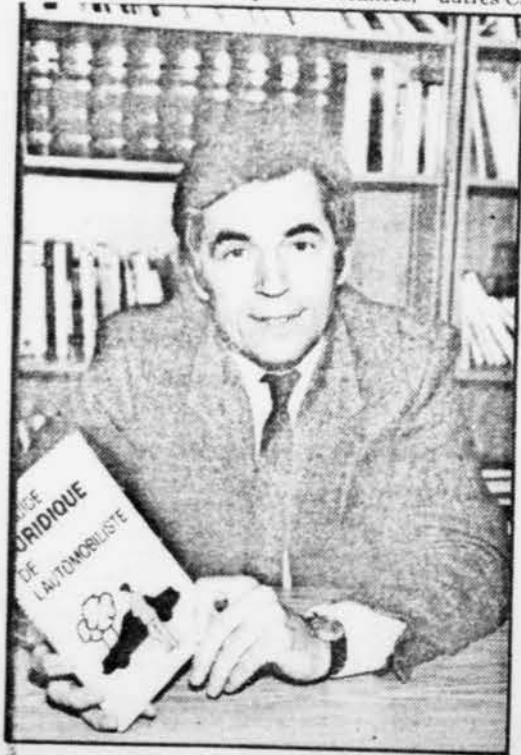


Photo Gilles LAFRANCE
Me Ghislain Laroche auteur du «Guide juridique de l'automobiliste».

Les Japonais n'ont pas une confiance illimitée

Daihatsu limite à 15,000 le nombre d'autos qu'assemblera Bombardier

JEAN CHARTIER

OSAKA — Les Japonais sont disposés à fournir à Bombardier les pièces composantes majeures nécessaires à l'assemblage de 10,000 à 15,000 véhicules par an. Ils ne sont pourtant pas convaincus de la rentabilité d'une production supérieure à ce nombre, du moins dès la première année. C'est pourquoi ils refusent de se prononcer sur le projet Vénus pour l'assemblage au Québec du véhicule « Mira », de Daihatsu, par entente de co-participation. Même réserve au sujet de l'assemblage des « Charades », ces modèles qui seront vendus sous peu sur le marché américain.

C'est ce qui ressort d'une entrevue exclusive au DEVOIR avec le président de Daihatsu à Osaka M. Tomonary Eguci. Ces réticences s'expliqueraient par l'absence d'expérience de la firme québécoise dans l'assemblage des véhicules automobiles et les Japonais sont circonspects à cet égard. Daihatsu juge sa charge technique considérable et préfère ne pas s'atteler dès maintenant à une usine géante.

« Enfin, nous allons signer un contrat d'approvisionnement dans un premier temps, explique M. Eguci ».

Bien sûr, sa firme peut fournir autant de châssis, de capots, de suspensions, de roues et de disques qu'en réclame Bombardier. Le véhicule de Bombardier s'inspirera du « Rocky » de Daihatsu, un jeep tout terrain à quatre roues motrices, mais celui-ci se distinguera du « Rocky » par certains aspects et portera après tout le nom de Bombardier. Le projet initial a en effet subi plusieurs modifications depuis la première rencontre entre MM. Eguci et Beaudoin, voici quatre ans.

Au tout début, Bombardier prévoyait que Daihatsu fournirait un moteur de 850 cc, ainsi que la firme le faisait déjà pour ses « Rocky » destinés à l'exportation plutôt qu'un moteur de 550 cc dont est équipée la « Rocky » au Japon. Mais Bombardier abandonnait l'idée des moteurs Daihatsu et a engagé des pourparlers avec General Motors, puis American Motor Corporation (AMC). Il semble que Bombardier signera sous peu un contrat avec AMC-Chrysler pour l'achat de ces moteurs.

Les équipes de Daihatsu quittent Osaka pour se rendre chez Bombardier à tous les mois afin de préparer le lancement officiel du projet. Selon une rumeur que nie M. Eguci, la direction de Daihatsu se serait même

rendue chez Bombardier début mai, car une entente était prévue à ce moment. M. Eguci ne prévoit d'ailleurs pas se rendre au Québec avant l'assemblée des actionnaires de Bombardier à la mi-juin.

Les échéances se rapprochent néanmoins et on précise à Osaka qu'il ne reste à fixer que le nombre des véhicules à assembler durant cette première phase. Pour l'instant, on rejette l'idée de faire immédiatement un « joint venture » avec Bombardier. « Si la première entente a été bonne, Daihatsu discutera alors autre chose », a déclaré au DEVOIR le président de la compagnie. « En tenant compte du rendement des deux partenaires, on verra s'il est rentable d'aller plus loin. Il s'agit d'un projet à long terme ». Le directeur des relations publiques chez Daihatsu, M. Juichi Yanaguda, évoque même à ce sujet l'an 2001...

Pour le projet Vénus, c'est le modèle *Mira* qui est considéré. C'est là le modèle le plus populaire de Daihatsu au Japon. Il s'agit d'une petite voiture élégante, au design italien, vendue au prix de \$ 5,000 canadiens, au taux de change actuel. Présentement, Daihatsu n'exporte pas de véhicules aux États-Unis en raison

◆ Daihatsu

du contingentement des voitures japonaises dans ce pays. La firme d'Osaka songe cependant à exporter la « Charade », une automobile un peu plus grosse offerte un prix équivalent à \$ 7,000 canadiens. Bombardier est intéressée à assembler toutes les composantes de ce véhicule pour l'Amérique selon le concept CKD, (Complete Knock Down), autrement dit à un assemblage toutes composantes importées.

« Nous ne pensons pas nous installer seuls au Canada, comme l'ont fait Toyota et Honda », a précisé M. Eguci. « Nous ne pensons pas en plus nous établir aux États-Unis. Il y a trop de risques à s'implanter aux États-Unis. Daihatsu ne pense pas attacher trop d'importance au marché étranger ». La firme vise d'abord à accroître sa présence sur le marché japonais. À cet égard, une sixième usine sera construite à Shiga, tout à côté de Kyoto. Daihatsu vise

aussi à porter sa capacité de productions au Japon même à 1 million de véhicules, par année.

Le septième fabricant de voitures japonaises n'a pour l'instant qu'une seule usine à l'étranger, plus précisément en Indonésie. Il a aussi conclu quelques accords de co-participation à portée limitée. En 1986, Daihatsu visait à vendre 20,000 véhicules par mois à l'étranger, mais les exportations totales n'ont pas dépassé 165,000 véhicules au cours de l'année écoulée.

Le ministre Daniel Johnson est venu ici deux fois et le président Eguci mentionne à la blague que le ministre l'a invité à l'occasion de son anniversaire, le 24 décembre. Aussi se propose-t-il de venir au Québec au plus tard à ce moment-là. Entretemps, certains s'attendent à une décision officielle d'ici la fin juin, alors que d'autres rumeurs reportent cette possibilité en septembre. Chose certaine, le lancement de cette nouvelle voiture nippon-québécoise se prépare activement des deux côtés du Pacifique.

Bombardier se retire du projet Daihatsu

Bombardier a laissé tomber son projet «Vénus» de construire, en collaboration avec Daihatsu, des mini-voitures au Québec. Incapable de rentabiliser un projet financé par des yens qui ne cessent de s'apprécier, Bombardier se retire du dossier sans pour autant abandonner l'idée de manufacturer un jour des voitures.

Le président de Bombardier, M. Laurent Beaudouin a annoncé à ses actionnaires, réunis au cours de l'assemblée annuelle de la société, hier, que le projet Venus était abandonné.

«Au terme d'études de faisabilité très poussées et d'une longue période de pourparlers avec la firme japonaise Daihatsu, nous en sommes venus à la conclusion que ce projet ne rencontrait pas les objectifs de rentabilité de Bombardier», a déclaré M. Beaudouin.

En conférence de presse, le p.d.g. a précisé qu'en vertu de la forte poussée du yen, sur les marchés de change, la rentabilité du projet était devenue des plus précaires.

On se rappellera que Bombardier s'était engagée à développer au Québec des micro et des mi-

ni-voitures en collaboration avec Daihatsu.

Les microvoitures devaient se vendre chez le concessionnaire à un prix d'environ 5000\$ CAN, et les mini à un prix oscillant entre sept et huit mille dollars.

«Le yen s'étant apprécié de 50% en moins d'un an et de 75% depuis la signature, en 1985, de l'entente Bombardier-Daihatsu, on ne rencontrait pas le prix projeté», a expliqué, en substance M. Beaudouin.

Avec les pièces-clés importées du Japon, dont les moteurs et la transmission, Bombardier s'est retrouvée avec un projet trop dispendieux à gérer par rapport au produit escompté.

La compagnie a ainsi englouti, en 1986, 13,5\$ millions, en recherche et développement, dont la moitié en fonds publics.



JEAN P. DÉCARIE

en pure perte. Ces pertes ont par ailleurs été inscrites au bilan de la dernière année financière.

M. Beaudouin a précisé que le marché tendait de plus en plus vers ce type de véhicule urbain.

Et Bombardier pourrait récidiver en association avec un autre constructeur. Les discussions se poursuivent avec d'autres partenaires, sans que rien de précis ne transpire à date.

Dans un autre ordre d'idée, M. Beaudouin a confirmé que la décision du gouvernement fédéral de ne pas commander pour VIA Rail les voitures transcontinentales Superliner, se traduirait par la mise à pied de 500 personnes à son usine de La Pocatière.

«Les effectifs à La Pocatière sont présentement au maximum, avec 1300 personnes qui travaillent pour le contrat des wagons de métro de New York.

«Mais en octobre on devra licencier les 500 travailleurs supplémentaires qui sont engagés pour ce contrat. On espère conserver les 800 employés réguliers de La Pocatière, grâce aux contrats de remplacement que la division du matériel roulant a pu décrocher», a dit le p.d.g. de Bombardier.

Challenger
M. Beaudouin, tout comme le président de la

nouvelle division aéronautique de Bombardier, Canadair, M. Donald Lowe, a confirmé que son groupe allait arrêter d'ici l'automne sa décision quant à la construction ou non d'un modèle allongé du Challenger.

Ce modèle de 44 places pourrait occuper une niche intéressante parmi les moyens courriers de plusieurs compagnies d'aviation.

La rumeur qui veut que Texas Air achète une centaine de ces appareils n'est pas sans fondement.

• Le Superliner coûte 500 emplois

• Une version allongée du Challenger?

«Plusieurs groupes sont intéressés à une nouvelle version du Challenger, il s'agit de savoir s'ils veulent mettre le prix», a dit Laurent Beaudouin.

Tout comme Canadair-Bombardier ne ferme pas la porte aux négociations qui la porteraient acquéreur du constructeur américain Lear Jet.

La haute direction de Bombardier s'est rendue récemment au siège social de Lear au États-

Unis. Mais il n'est pas question de bacler une transaction dans l'immédiat.

«Cela fait deux ans que Lear Jet se cherche un acheteur. On examine la situation pour l'instant», on dit MM Beaudouin et Lowe.

L'acquisition de Lear Jet permettrait à Canadair de détenir une filiale américaine et de pouvoir soumissionner sur les contrats de l'armée des États-Unis.

plus tard,

\$14 millions

Bombardier laisse tomber sa *Venus*

JOCELIN DUMAS

Après avoir dépensé \$ 13,5 millions en études de faisabilité, la société Bombardier a décidé d'abandonner son projet « Venus » de construction d'automobiles en association avec la firme japonaise Daihatsu. L'abandon du projet qui aurait nécessité un investissement de quelque \$ 500 mil-

lions a été annoncé mardi par le président du Conseil et chef de la direction de Bombardier, M. Laurent Beaudoin.

« Au terme d'études de faisabilité très poussées et d'une longue période de pourparlers avec la firme japonaise Daihatsu, nous en sommes venus à la conclusion que ce projet ne rencontrait pas les objectifs de rentabilité de Bombardier. Nous avons

donc décidé, en accord avec Daihatsu, d'y mettre fin », déclarait M. Beaudoin devant les actionnaires de Bombardier réunis en assemblée annuelle.

La micro-voiture Venus de trois cylindres, trois portes et trois places devait être propulsée par un moteur et une transmission de Daihatsu, des composantes qui auraient dû être importées du Japon. Or, la valeur du

yen s'est appréciée de 50 % depuis l'an dernier et de près de 75 % depuis janvier 1985, souligne M. Beaudoin.

« Dans ces conditions, poursuit-il, le coût de notre produit devenait trop élevé... et nous n'aurions pas été en mesure de rencontrer le prix de vente prévu ».

Les chiffres n'ont jamais été confirmés mais il semble qu'il ait été question de vendre la micro-voiture

autour de \$ 7,000 en 1989. Bombardier prévoyait fabriquer la voiture à Valcourt au rythme maximum de 200,000 exemplaires par année et la commercialiser par son réseau de concessionnaires actuels de la division des véhicules récréatifs.

Au cours des deux années de négociations avec Daihatsu pour la mise sur pied du projet Venus, Bombardier aura engagé des dépenses de \$ 13,5 millions en études de faisabilité, a précisé M. Beaudoin. Toutes les dépenses ont déjà été inscrites à l'état des résultats de la compagnie.

Du montant total de \$ 13,5 millions, les gouvernements d'Ottawa et de Québec ont par ailleurs respectivement contribué pour \$ 3 millions en subventions de recherche et d'ingénierie du nouveau véhicule. Bombardier aura donc perdu seulement \$ 7 millions dans cette aventure.

« Mais ceci ne veut pas dire que nous abandonnons le secteur automobile à tout jamais », de poursuivre M. Beaudoin. Si d'autres opportu-

nités se présentent, Bombardier entend les examiner attentivement.

Les analystes financiers ont réagi favorablement à l'annonce de Bombardier de se retirer du dossier Venus. « C'est très positif », commente l'analyste John Reider de la firme de courtage Lévesque Beaubien. Il aurait été intéressant que Bombardier puisse tirer une rentabilité immédiate importante de ce projet, mais ce n'aurait apparemment pas été le cas, poursuit-il.

M. Reider se dit très heureux de la décision de Bombardier qui « reflète l'efficacité de son équipe de direction » dans l'analyse de projets d'investissement.

Le cours des actions Bombardier de catégorie B est demeuré inchangé en bourse mardi à \$ 24.

Bombardier kills idea of building home-grown car

By SHIRLEY WON
of The Gazette

Bombardier Inc. of Montreal has abandoned its project to build a small home-grown car in a joint venture with Japanese car maker Daihatsu, says Bombardier's chairman and chief executive officer.

The federal and provincial governments contributed \$6 million of the \$13.5 million spent on feasibility studies that now indicate the venture is no longer profitable in the medium term, Laurent Beaudoin told reporters Tuesday.

Bombardier had been negotiating with Daihatsu, an affiliate of Toyota Motor Co., for a joint venture costing up to \$500 million to produce a Bombardier-designed car using Daihatsu engines and to assemble off-the-shelf Daihatsu models.

The sharp rise in the value of the Japanese yen since late 1985 would raise the prices of parts imported from Japan, such as engines and transmissions, and make the cars more expensive to build and sell, Beaudoin said after the annual meeting of the transportation-equipment manufacturer.

"It's a problem on return on investment in the future," he said. "We came to the conclusion that we couldn't really justify the investment."

Bombardier had hoped to sell the small car for around \$5,000 and the Daihatsu models for about \$7,000-\$8000.

The cars would have been built and assembled at Bombardier's Eastern Township's plant in Valcourt, which makes snowmobiles.

Beaudoin insisted that taxpayers' money has not been wasted on the studies, saying the situation would have been worse if the governments contributed additional money to a \$500-million venture that didn't succeed.

Beaudoin also announced that 500 of the 1,300 workers employed at

Bombardier's La Pocatière plant have been notified they will be laid off this fall once the five-year New York subway contract is completed.

These employees had been hired for the duration of the contract.

Earlier, Raymond Royer, president and chief operating officer of Bombardier, told shareholders that Bombardier lost \$180 million after the government decided not to buy 130 new bi-level Superliners cars for Via Rail Canada Inc.

Bombardier was in a consortium with the Urban Transportation Development Corp., a subsidiary of Lavalin Inc. of Montreal, that was negotiating to sell the bi-level cars.

But Royer said Bombardier's mass-transit division obtained \$230 million in orders in the first quarter, including more than \$100 million for delivery in 1988. He added that Bombardier expects to announce other orders in the coming months.

The number of Bombardier's employees doubled to about 13,000 last year after it bought Canadair Ltd. of St. Laurent, maker of the Challenger executive jet, waterbombers, surveillance systems and aircraft components.

Donald Lowe, president of Canadair, said it must decide by fall whether to go ahead with a stretched Challenger in order to have the airplane available by 1989.

The market potential is about 250 to 300 for a stretched version, to be used as a regional commuter jet or small cargo transporter, Lowe said, based on studies conducted among U.S. and European airlines.

"The airplane seems to fit a niche," he said. "We're looking at an airplane that is above the turboprop but below the large commercial airplane — around 44 seats."

He said Canadair also expects to sign about \$200 million to \$300 million worth of waterbomber contracts with the French, Spanish and Quebec governments by the end of the year.

Bombardier ne construira pas la micro-voiture Vénus

C'est décevant mais c'est une sage décision, commente le maire Camille Rouillard de Valcourt

RUDY LE COURS

Venus ne dévoilera pas ses charmes sur les routes du Québec. Bombardier a annoncé officiellement qu'elle abandonne son projet d'association avec la société japonaise Daihatsu pour la construction de cette micro-voiture.

« Depuis deux ans, le yen s'est beaucoup apprécié, a expliqué mardi à la presse M. Laurent Beaudoin, président et chef de la direction de Bombardier. On parle aujourd'hui d'un yen supérieur de 50 p. cent à sa valeur au 31 janvier 1986 et de 75 p. cent à sa valeur au 31 janvier 1985. »

Quelques minutes plus tôt devant les actionnaires réunis en assemblée annuelle et extraordinaire, M. Beaudoin avait simplement indiqué qu'« au terme d'études de faisabilité très poussées et d'une longue période de pourparlers avec Daihatsu, Bombardier avait conclu que le projet ne rencontrait pas ses objectifs de rentabilité. »

Le yen devenait un facteur déterminant dans la fixation d'un prix pour ces petites voitures de trois portes, trois cylindres et trois places: elles auraient été dotées d'un moteur et d'une transmission importées du Japon.

Le projet était pourtant très avancé. L'association avec Daihatsu devait dans une première phase permettre à Bombardier de fabriquer 20 000 unités par année d'un 4X4 Rocky, dès 1988. Il y a quelques semaines à peine, des prototypes étaient encore testés sur la piste de Transports Canada à Blainville.

Une deuxième phase aurait permis vers 1991 la production de 100 000 unités par an d'une mini nommée Charade et autant d'unités de la Vénus, une micro-voiture, sans concurrente en Amérique du Nord.

Même s'il constitue le créneau le plus compétitif de l'industrie automobile, le marché de la mini semble promis à une belle croissance au cours des quatre ou cinq prochaines années. Quant à celui de la micro, on est encore à parler de potentiel. Néanmoins, ce ne sont pas ces considérations qui ont conduit Bombardier à prendre sa décision.

L'ensemble du projet devait s'élever à \$450 millions étalés sur plusieurs années.

L'aventure a déjà coûté \$13,5 millions à Bombardier qui a pu toutefois obtenir \$6 millions en tout d'Ottawa et de Québec pour mener à terme ses études de faisabilité. Ces dépenses ne devraient pas entacher



Laurent Beaudoin, président de Bombardier.

PHOTO D'ARCHIVES

les états financiers de la compagnie puisqu'elles ont été inscrites aux livres et fur et à mesure.

M. Beaudoin a indiqué que Daihatsu n'était pas à sa connaissance en pourparlers avec d'autres constructeurs nord-américains en vue d'implanter ses véhicules sur le continent. Elle commencerait à en importer dès l'année prochaine, en Californie notamment, a-t-il ajouté.

Bombardier, a-t-il enchaîné, n'abandonne pas l'idée de fabriquer un jour des voitures mais aucune proposition ne retient pour l'instant son attention. « Mais il ne faut jamais dire: fontaine... »

A Valcourt, où auraient été concentrées les installations nécessaires au projet Vénus, le maire Camille Rouillard, lui-même directeur de la fondation Bombardier, a ménagé sa réaction: « C'est décevant. Mais comme le projet n'était pas rentable, c'est une sage décision. De toute façon, Bombardier ne quitte pas Valcourt. »

Aéronautique et matériel de transport

Pour les actionnaires de Bombardier, ce fut aussi l'occasion hier de faire connaissance avec le président de Canadair, M. Donald Lowe, qui dirige désormais la division aéronautique de Bombardier.

Avec M. Beaudoin, il a confirmé

l'intérêt de la société d'acheter une part de la participation d'Aerospaciale dans le consortium international Airbus pour la fabrication des modèles A-330 et A-340. Mais des études plus poussées encore de faisabilité restent à compléter compte tenu de l'ampleur de l'investissement nécessaire.



Tous deux ont par ailleurs indiqué que Bombardier n'est pas intéressée à se porter acquéreur dans les conditions actuelles de Gates-Learjet, compte tenu de sa piètre santé financière. L'entreprise, toutefois, représente un complément intéressant à la gamme d'avions d'affaires de Canadair. De plus, elle permettrait au constructeur canadien de s'implanter aux États-Unis, avantage précieux advenant l'échec des négociations sur le libre-échange. Enfin, la division design de Learjet intéresse davantage Bombardier que la manufacturière, ont-ils admis.

En ce qui concerne le matériel de transport roulant, le président de cette division Raymond Royer s'est réjoui que la livraison des voitures du métro de New York soit complétée en avance sur le calendrier prévu. La fin de ce contrat entraînera par contre de 500 à 1 300 mises à pied à La Pocatière.

La décision fédérale de ne pas autoriser Via à se munir de voitures transcontinentales Superliner signifie un manque à gagner de \$180 millions pour Bombardier, a-t-il par ailleurs ajouté. Mais la société s'y attendait et est parvenu déjà en 1987 à garnir son carnet d'environ \$230 millions en commandes, dont plus de \$100 millions pour livraison en 1988.

Enfin, la privatisation des services d'entretien à long terme du matériel de transport en commun aux États-Unis représente pour Bombardier un nouveau marché. Une percée réalisée à Philadelphie s'avère prometteuse.

Une voiture consommant un litre aux 600 kilomètres fabriquée à Montréal

■ Une consommation d'un litre au 600 kilomètres peut sembler incroyable. Mais c'est bien la consommation qu'a affichée la voiture préparée par les élèves de l'École de Design industriel de l'Université de Montréal, dans le cadre d'un concours d'économie d'essence. Le concours en question était le 11e «Fuelathon» commandité par la compagnie Shell et qui s'est déroulé au centre de recherche de la compagnie à Oakville en Ontario.

Ouvert aux étudiants des universités canadiennes et américaines, ce concours a pour but le développement de véhicules consommant le moins de carburant possible.

Les étudiants doivent réaliser un véhicule automobile mu par un moteur à explosion et devant parcourir cinq tours du circuit de Oakville, soit 8,6 km, à une vitesse moyenne d'au moins 24km/h, avec une consommation minimum d'essence. Le vainqueur est, bien entendu, l'équipe dont le vé-

hicule répond aux normes établies par le comité d'organisation et qui a consommé le moins de carburant à la fin de l'épreuve.

Cette année, c'était la deuxième année de participation d'équipes québécoises à cette course et l'École de Design industriel de l'Université de Montréal a terminé en tête des institutions québécoises, avec une seconde place au classement général. Le bolide québécois était baptisé «Shamo».

Ce véhicule à trois roues aux lignes très aérodynamiques était propulsé par un moteur Honda de 70 cc n'ayant subi aucune modification. Les quatre étudiants responsables de la réalisation complète du véhicule sont Yves Poliquin, Viet Cuong Pham, Jacques Lemay et Sylvain Giasson, tous des étudiants de troisième année. Le professeur Jean-Claude Target était responsable du lancement et de la supervision du projet. Diane Groleau, une étudiante en quatrième année, a piloté cette voiture super économique.

L'automobile : moteur increvable de l'économie menacé par le libre-échange

OTTAWA (PC) — L'industrie de l'automobile a encore fait tourner la roue de l'économie canadienne durant le premier trimestre de l'année malgré un certain ralentissement des exportations, indiquent les chiffres de Statistique Canada.

Durant le premier trimestre et par rapport à la même période de l'an dernier, notre pays a vendu aux États-Unis \$ 1,6 milliard (un record) d'automobiles et pièces de plus qu'il n'en a importé.

Par contre, le déficit du commerce automobile du Canada avec le reste du monde a augmenté et a atteint un record de \$ 1,4 milliard.

Durant la période sous revue, le Canada a exporté près de \$ 9 milliards d'automobiles et de matériel connexe (un léger recul sur l'an dernier) et les importations ont totalisé \$ 8,8 milliards (une baisse de \$ 140 millions), d'où un excédent d'environ \$ 200 millions pour le trimestre.

Cet excédent est d'environ \$ 50 millions supérieur à celui d'il y a un an, mais bien inférieur à la moyenne (\$ 517 millions) enregistrée de 1982 à 1985 pour un premier trimestre.

Le commerce de l'automobile, qui s'est élevé à plus de \$ 70 milliards l'an dernier, comprend les voitures particulières, les camions et autres véhicules automobiles, les pièces, pneus et chambres à air.

Les chiffres indiquent également que 74 % des voitures particulières

importées au Canada provenaient des États-Unis, contre 68 % au premier trimestre 1986.

Les Japonais sont les grands gagnants, ayant porté leur part du marché canadien de la voiture importée à 28 % contre 16 % précédemment, malgré une hausse de 17 % de la valeur du yen par rapport au dollar canadien d'une année à l'autre.

Le libre-échange

Jusqu'à dix grandes usines d'assemblage automobile canadiennes et américaines risquent de se trouver dans une fort mauvaise posture face à la surproduction qui découlera de l'arrivée des manufacturiers japonais en Amérique du Nord, affirme une analyse effectuée pour le compte du gouvernement fédéral.

Suivra également une diminution considérable de la production de pièces américaines et la perte de nombreux emplois dans cet important secteur industriel, ajoute l'étude confidentielle effectuée dans le cadre des négociations sur le libre-échange.

Cette conclusion concorde assez bien avec les avertissements que lancent depuis des mois de nombreux dirigeants de l'industrie automobile, tel M. Victor Lonmo, président de l'Association des fabrications de pièces d'automobiles du Canada. Selon ce dernier, le choc brutal ne devrait pas tarder.

L'analyse gouvernementale, préparée pour le compte du ministère de l'Expansion industrielle régionale et obtenu grâce à la loi de l'accès à l'information, confirme l'existence d'une grave crise de l'industrie automobile.

La province la plus touchée, indique le rapport, serait l'Ontario, où plus de 1,200 entreprises et 50,000 travailleurs dépendent directement de l'industrie automobile.

Cette industrie n'a jamais existé au Canada que pour répondre aux besoins des trois grands fabricants américains : General Motors, Ford et Chrysler. Mais, avec la crise du pétrole des années 1970, les consommateurs ont acquis des véhicules de fabrication japonaise, moins coûteux à l'achat et consommant moins de carburant.

Le gouvernement canadien a imposé des quotas d'importation qui ont été suivis de restrictions volontaires, mais les fabricants étrangers, particulièrement asiatiques, ont malgré tout conquis 30 % du marché nord-américain. Plusieurs spécialistes prévoient que cette proportion passera à 40 % d'ici 1990.

Pour éviter les restrictions fédérales, Toyota, Nissan, Mitsubishi, Honda, Mazda, Suzuki et l'entreprise sud-coréenne Hyundai ont choisi d'investir largement en Amérique du Nord.

En fait, c'est grâce à leurs ventes

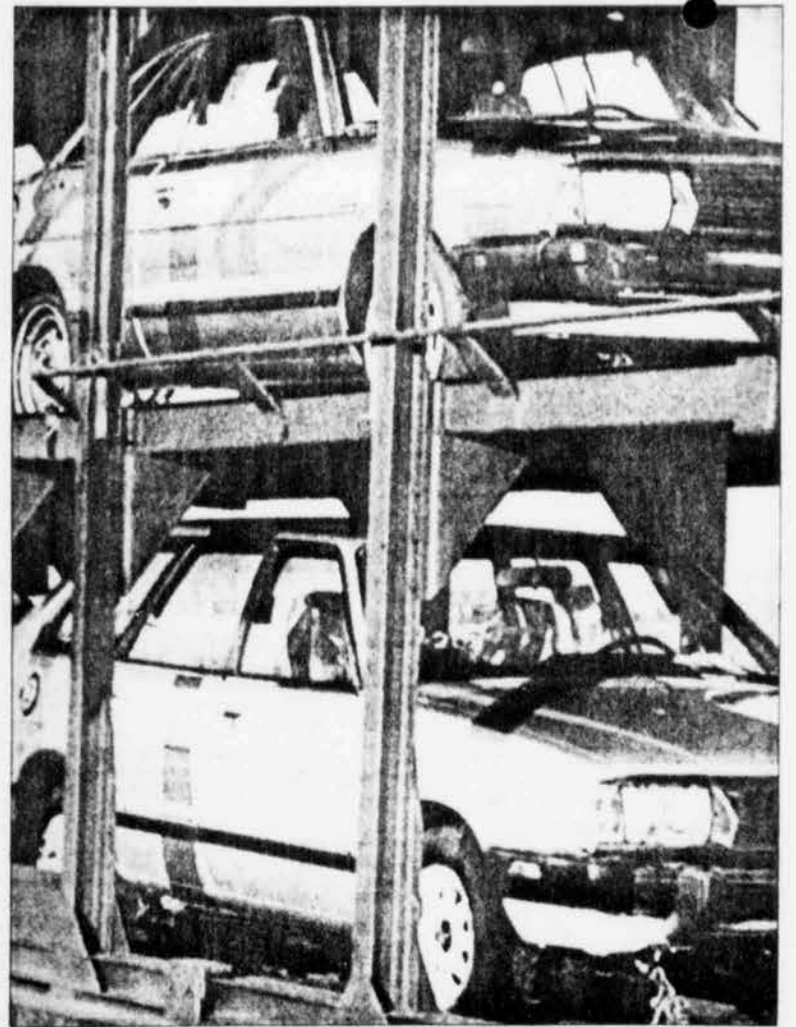
en Amérique du Nord que les fabricants orientaux d'automobiles et de pièces, pouvant profiter d'une main-d'œuvre peu coûteuse, réalisent des bénéfices considérables.

En même temps, les fabricants nord-américains d'automobiles et de pièces voient fondre leur marché habituel. Pour affronter la compétition, ils ont recours à des fournisseurs de pièces du Mexique, de Corée et du Brésil.

Selon l'étude commandée par Ottawa, on peut s'attendre à la perte de 15,000 emplois au Canada, dont 11,000 dans le secteur de fabrication de pièces. Plus pessimistes, les dirigeants de l'industrie automobile entendent quant à eux la disparition de 40,000 emplois.

Pour le moment, les deux parties jugent que c'est à l'autre d'intervenir avant la catastrophe. L'industrie demande qu'une entreprise étrangère ne puisse pas importer plus de véhicules qu'elle n'en fabrique au Canada. Elle souhaite aussi des peines contre les entreprises japonaises achetant toutes leurs pièces chez des fournisseurs nippons.

Le gouvernement réplique dans son étude, effectuée dans le cadre des négociations commerciales avec les États-Unis, que la solution revient aux fabricants de pièces, qui devront selon Ottawa accorder des fonds plus importants à la recherche et au développement.



Malgré un fléchissement des exportations d'automobile au premier trimestre, la balance demeure favorable au Canada qui a enregistré un surplus de \$ 1,6 milliard.

Missions commerciales à Montréal

□ Les Tchèques veulent mettre en valeur leur camion Tatra

CAROLE THIBAUDEAU

■ La firme tchécoslovaque Tatra entame une tournée promotionnelle au Canada, dix-neuvième pays d'un itinéraire de deux ans en Europe et dans les Amériques du Nord et du Sud. Cette ouverture sur le monde capitaliste se concrétise au Québec par deux projets d'affaires et en Ontario par des négociations en vue d'un *joint venture*.

L'équipe en tournée se compose de six camarades Tchèques qui voyagent dans un camion Tatra super-équipé. Leur objectif est triple: faire connaître les nombreuses qualités des camions Tatra (conçus pour les conditions de chantier plus que pour rouler de grandes distances), éprouver ce véhicule dans des conditions climatiques étrangères à celles qui

prévalent en Tchécoslovaquie (la tournée se rend jusqu'en Alaska), et enfin filmer des quantités d'images qui se retrouveront dans deux films et une série de 56 émissions télévisées destinées à illustrer la présence de la Tchécoslovaquie hors de ses frontières.

Un des projets d'affaires consiste à inviter les représentants d'une dizaine de compagnies québécoises, dans les secteurs de l'énergie (plus particulièrement de l'économie d'énergie), des télécommunications, de l'agro-alimentaire et de l'électronique, à une tournée industrielle en Tchécoslovaquie, en Hongrie et en Allemagne de l'Est.

Le second projet vise à lancer le «Tchechoslovak business day», une publication décrivant les possibilités d'affaires en Tchécoslovaquie, et d'inviter les hommes d'affaires du Québec à des sémi-

naires d'information. Le journal et les séminaires devraient être sur pied en septembre.

Par ailleurs, une firme tchécoslovaque est actuellement en négociations avec une entreprise ontarienne pour former un *joint venture* dans la fabrication de matériel de sport.

Les échanges commerciaux sont plutôt minces entre les Canadiens et les camarades Tchèques, mais ces derniers semblent décidés à les faire se multiplier. En 1986, le Canada a importé pour \$62 millions de biens à la Tchécoslovaquie, alors qu'il en a exporté pour \$13 millions. On doit aux Tchèques les voitures Skoda, les bicyclettes Rapido et les tracteurs Zetor. Quant à eux, ils sont intéressés à nos machines, à papier, à notre technologie des télécommunications, à celle du gaz et à nos ordinateurs personnels.

Ghost of the auto pact may scuttle free trade

Turner asks the PM to break off trade talks but Ontario premier's stand may do them in

OTTAWA — The status quo is not an option. Walking away is not a policy.

The moment of truth is coming fast in the free trade talks between Canada and the United States. Prime Minister Mulroney and chief negotiator Simon Reisman last night walked the provincial premiers through "what a free trade agreement might look like," in the words of a first minister.

The deadline for the end of negotiations is Oct. 3.

The premiers are thinking long and hard about what will be one of the crucial decisions of this generation.

Debate hindered

But their deliberations — and the public debate — are hindered rather than helped by two distractions. One, utterly silly, is Liberal Leader John Turner's telegram to the prime minister, sent on the eve of the conference:

"I urge you in the strongest possible terms to take a leadership role and call off the trade negotiations with the United States."

The second distraction was the sight of Ontario Premier David Peterson wrapping himself in the 1965 Auto Pact. It was a case of the premier having no clothes.

But John Turner, now. Can he be serious? Is this a former prime minister speaking, one who would be prime minister again? If Canada took his advice, it would look like a banana republic.

Remember, the current free trade talks had their origin in the 1982 recession. Canada, hit longer and harder than at any time since the Great Depression, came to

William Johnson



recognizes that North America is in relative economic decline, with most of the world catching up and some countries leaving us behind.

The Liberal government of Pierre Trudeau did two things to save the future. In November 1982 it appointed the Royal Commission on Canada's Economic Prospects under Donald Macdonald, to chart a course through the gloom. And, in 1983, it proposed to negotiate a sectoral free trade agreement with the United States.

After the Progressive Conservative government came to power in 1984, it suggested widening the negotiations to a comprehensive free trade agreement. The sectoral free trade negotiations weren't going anywhere in any case: Canada wanted free trade where it had a comparative advantage, and tariffs where its industry was weak. The United States wasn't interested in that bargain.

Meanwhile the Macdonald commission concluded that the only safe future for Canada lay in a free trade agreement with the United States.

And now, before the negotiations are even concluded, before the final shape of the proposal is even known or its implications assessed, the leader of the Opposition suggests that the prime minister call off the trade negotiations? That is a game worthy of a student

government. It would make the government of Canada look merely foolish.

Turner, if he wishes to be taken seriously, should rethink his proposal.

As for David Peterson, he is not foolish, but his insistence on treating the Auto Pact as a sacred cow is misguided, and could end up scuttling a free trade agreement.

Can he really believe that the automobile industry could be exempted from a general free trade agreement, when trade in motor vehicles accounts for fully one-third of all trade between Canada and the United States?

No significance

If a general removal of tariffs between the two countries is achieved, the Auto Pact will have no further significance in any case, because all manufactured goods will move freely between the two countries. It is inconceivable that tariffs would remain on motor vehicles alone.

As for the "safeguards" that now guarantee a certain minimum Canadian content in automobiles, it will no longer make sense to have those safeguards in one industry alone.

But, in any case, those safeguards are doomed. They have offered asymmetrical advantages to Canada, and in the present aggrieved mood in the United States, battered by a trade deficit in the \$200-billion (Cdn.) range, the political pressures are overwhelming against any trade deal that offers special advantages to another country.

The Northeast-Midwest coalition of U.S. senators, members of



1980 file photo

Ontario wants to keep the 1965 auto pact and insistence may end free trade deal.

Congress and state governors has taken the special pro-Canadian provisions in the Auto Pact as its target. They resent especially Canadian practices that lure Japanese car manufacturers to Canada by the promise of waiving tariffs. The foreign producers then sell their cars from Canada into the United

States duty-free, taking advantage of the Auto Pact.

The Auto Pact is not written in stone. "Each government shall have the right to terminate this agreement 12 months from the date on which that government gives written notice to the other government of its intention to ter-

minate the agreement," it states under Article VII.

It would be ironic if Ontario managed to destroy a free trade agreement in the name of a sacred Auto Pact, only to find two years later that a neo-protectionist United States abrogated the pact unilaterally, as it has the right to do.

L'environnement a une ville

Hyundai ne pourra qu'être le géant vert de Bromont

PIERRE CAYOUILLE

Bromont ressemble de plus en plus à une véritable cité technologique érigée au cœur d'une oasis de verdure. À une heure de Montréal, la municipalité se veut une sorte de « zone verte pour matière grise », un modèle réduit de la célèbre *Silicon Valley* où des cités construites aux abords de la Route 128 à Boston.

Après la venue à Bromont de IBM, General Electric et Mitel, l'avène-

ment de l'usine de montage du fabricant sud-coréen Hyundai confirme la vocation de cette petite municipalité des cantons de l'Est.

Pierre Bellefleur dirige Bromont depuis six ans. Le développement industriel s'y déroule à un tel rythme que, l'automne dernier, pour se faire réélire, il a promis de stopper l'émission de permis de construction pour six mois ! Il a été réélu par acclamation.

Le « phénomène Bromont » est assez singulier. On s'y intéresse par-

tout, sur tous les continents. Il y a quelques semaines, lors d'un colloque sur les possibilités d'investissements au Québec organisé à New York, on avait invité deux maires : le maire de Montréal, Jean Doré, et celui de Bromont, Pierre Bellefleur. Pourtant le premier dirige une métropole de plus d'un million d'habitants, tandis que le second gère une petite municipalité de 3.500 habitants qui se gonfle toutefois de « quelque \$ 165 millions d'évaluation, dont 80 % d'industriel et 20 % de résidentiel ».

Malgré le succès de Bromont, Pierre Bellefleur garde les pieds sur terre et, surtout, refuse de déroger à sa philosophie première : le respect de l'environnement et de la qualité de vie. « Il n'est pas question que nous laissions Bromont se défigurer à cause du développement excessif », dit-il.

Le maire refuse ainsi de céder le pavé aux chaînes de fast-food. « Nous les accueillerons avec plaisir. Pourvu qu'ils viennent à nos conditions et qu'ils respectent nos normes d'aménagement ».

La multinationale sud-coréenne a eu beau injecter \$ 325 millions dans la région elle a dû assurer les autres compagnies du parc technologique que son usine ne souillerait pas l'air de la région.

Chez Mitel ou chez IBM, là où on fabrique des micro-plaquettes, on exige un environnement sain et on craignait les émanations de produits toxiques, comme la peinture. Chez Hyundai, on s'est doté en conséquence d'un système qui ne pollue pas l'atmosphère.

Toujours pour préserver la « qualité de vie » Bromont s'apprête à adopter un sévère règlement sur l'affichage. « Nous interdirons les néons

aux façades des commerces de la ville. Les commerçants devront plutôt se munir d'affiches sculptées en bois », dit M. Bellefleur.

« Le tourisme est une industrie essentielle dans la région. On accueille plus de 500.000 visiteurs par année, que ce soit pour le ski l'hiver ou pour la station touristique avec glissades d'eau l'été. Il nous faut préserver notre côté bucolique », dit le maire Bellefleur.

Depuis l'été dernier, une vingtaine de familles coréennes vivent à Bro-

mont. Ce sont les familles de cadres supérieurs venus à Bromont pour participer à la construction de l'usine Hyundai. Selon le maire de Bromont, ces derniers s'intègrent à merveille dans la région, même s'ils sont dépaysés.

« À Bromont, nous sommes tous des « importés ». Il n'y a pas de réflexes xénophobes comme on peut le voir parfois ailleurs au pays. À peu près personne n'est natif d'ici. La ville a été créée en 1964. Nous avons



Photo Louise Lemieux

Érigée au coût de \$ 325 millions, l'usine Hyundai de Bromont devrait commencer à produire en décembre 1988, au rythme de 100 000 voitures par année.



Photo Louise Lemieux

M. Pierre Bellefleur, maire de Bromont : « Le développement industriel ne doit pas menacer l'environnement ».

◆ Hyundai

un côté «cosmopolite». Quand IBM a pris place en 1970, nous avons reçu des Américains avec plaisir. Quand les Coréens se sont installés, ce fut la même réaction ».

Les Coréens de Bromont ont vite été pris en charge par la communauté. « Cet hiver, on en a vu prendre un petit verre de caribou en se promenant en traîneau tiré par des chevaux. D'autres ont fait du ski de fond. Cet été, on en voit s'aventurer sur des planches à voile », dit M. Bellefleur.

▶ Au dépanneur principal, rue Shef-

ford, ils sont des clients assidus. « Ils se débrouillent déjà bien en anglais, et certains parlent français. Ils se plaignaient au début du manque de légumes frais. À part cela, ils semblent heureux ».

Les Coréens ont tendance à se regrouper. Plusieurs d'entre eux vivent dans un immeuble à appartements de la rue Sherbrooke et ne fréquentent guère leurs voisins. « Difficile de les en blâmer. Si une vingtaine de familles québécoises débarquaient en Corée, elles auraient aussi tendance à s'isoler. Le choc culturel est très fort », dit le maire de Bromont.

Pour les mêmes raisons culturelles, les Coréens refusent de parler aux journalistes. « Ils ne sont pas

prêts », expliquent les dirigeants de Hyundai.

Les premières voitures construites à Bromont devraient sortir de la chaîne de montage en décembre 1988. On y produira 100,000 voitures par année. L'usine construite au coût de \$ 325 millions, fournira 1,500 emplois dans la région. L'usine de Hyundai paiera environ \$2,5 millions en taxes par année à la municipalité de Bromont.

Pour accommoder les investisseurs coréens, le maire de Bromont pilote un projet qui ferait en sorte de fournir dès l'automne 1988 une voie ferrée de desserte de quatre kilomètres. Un projet de \$ 4 millions, qui sera défrayé par le gouvernement fédéral. Le maire de Bromont tente

actuellement de faire adopter un projet de loi privé en ce sens à l'Assemblée nationale du Québec. C'est la première étape.

Dans le même but, Bromont avait obtenu d'Ottawa quelque \$ 5,3 millions pour agrandir l'aéroport situé en plein coeur du Parc industriel. Le maire projette enfin de construire un immense bassin d'eau, qui servira à la fois à des fins récréo-touristiques et d'approvisionnement.

Après la tutelle qui avait suivi la démission du maire Germain Desourdy en 1977, les finances de Bromont se portent mieux que jamais. Pour cette année, la ville a un budget de \$6,9 millions et accuse des frais de financement de \$ 3,148 millions.

Hyundai fonctionnera au gaz naturel

GRANBY (PC) — C'est au gaz naturel que fonctionnera l'usine Hyundai, de Bromont, le fabricant sud-coréen d'automobiles ayant conclu avec Gaz Métropolitain un contrat d'approvisionnement d'une valeur de \$ 8 millions. Durant les cinq prochaines années, Hyundai utilisera le gaz naturel non seulement pour le chauffage de ses locaux, mais aussi pour la cuisson de la peinture de ses automobiles.

Cette forme d'énergie n'est pas une inconnue pour la multinationale sud-coréenne, qui l'emploie déjà à ses installations d'Ulsan, en Corée du Sud. « Ce produit répond vraiment à nos besoins », indique M. Hank Y. Choi, assistant-directeur aux approvisionnements chez Hyundai-Bromont.

Pour Gaz Métropolitain, il ne s'agit pas aussi d'une première. Depuis 1984, l'entreprise a pignon sur rue dans le parc industriel aéroportuaire de Bromont, où elle alimente les usi-

nes d'IBM et de Générale Electrique.

Les modalités de l'entente prévoient que dès septembre 1987, Hyundai sera desservie en gaz naturel. « L'alimentation ne servira, cet automne, qu'au chauffage. Les bâtiments seront sortis de terre et plusieurs équipes de travailleurs seront à pied d'oeuvre à l'intérieur. Mais ce n'est pas avant l'an prochain, au moment où la fabrication des voitures démarrera que la consommation atteindra sa vitesse de croisière », mentionne M. Richard Gaudet, conseiller aux grandes entreprises chez Gaz Métropolitain.

Mais il refuse d'indiquer le nombre de mètres cubes de gaz naturel qu'utilisera l'usine d'assemblage automobile. « C'est une information que nous ne divulguons pas: les clients n'aiment pas que de telles données tombent dans les mains de la concurrence », enchaîne-t-il.

Gaz Métropolitain investira \$ 300,000 pour l'extension de son réseau jusqu'à Hyundai. « Le parc industriel de Bromont possède déjà une ligne d'approvisionnement en gaz naturel. On aurait pu l'utiliser pour alimenter Hyundai, mais en le faisant, nous aurions atteint le point de saturation, nous empêchant de desservir d'autres clients. Une seconde ligne nous permettra d'augmenter nos capacités et d'être ainsi en mesure de répondre au développement de Bromont, de garder de la place pour le futur », affirme M. Gaudet.

Les négociations avec Hyundai ne datent pas d'hier. Avant même que le géant sud-coréen n'ait annoncé son implantation à Bromont, la ville et le commissariat industriel avaient déjà contacté Gaz Métropolitain afin d'obtenir des informations sur la capacité du réseau, la disponibilité du produit. Mais dès que le chat est sorti

du sac, les vrais pourparlers ont débuté.

« Les discussions avec les Coréens se sont déroulées sans anicroche, ils sont d'une telle délicatesse. Leur connaissance de la technologie du gaz naturel n'a pas nui. En fait, les seules difficultés que nous ayons rencontrées étaient strictement linguistiques », reconnaît M. Gaudet.

Hyundai a intéressé sans doute d'autres grands pourvoyeurs d'énergie, à commencer par Hydro-Québec. « Je suppose que nous n'étions pas les seuls dans la course, que l'électro-technologie était proche, mais nous n'en avons jamais discuté avec notre client », note le conseiller de Gaz Métropolitain. Et à la société d'Etat, il n'a pas été possible de savoir si oui non ou elle s'était penchée sur ce dossier bromontois.

Hyundai n'est pas, de plus, la première industrie automobile à ouvrir ses portes au gaz naturel, puisqu'en Amérique du Nord, cette forme d'énergie a déjà droit de cité chez les géants que sont General Motors, Ford et Chrysler.

Même s'il s'élève à \$ 8 millions, le contrat conclu avec le manufacturier asiatique n'est pas le plus important épinglé dans la région par Gaz Métropolitain. M. Gaudet cite les ententes intervenues avec Dominion Textiles, de Magog, Celanese, de Drummondville, qui impliquaient des cubages nettement plus élevés.

Selon les milieux canadiens à Tokyo

Bombardier a fait montre d'une attitude fort cavalière avec Daihatsu

JEAN CHARTIER

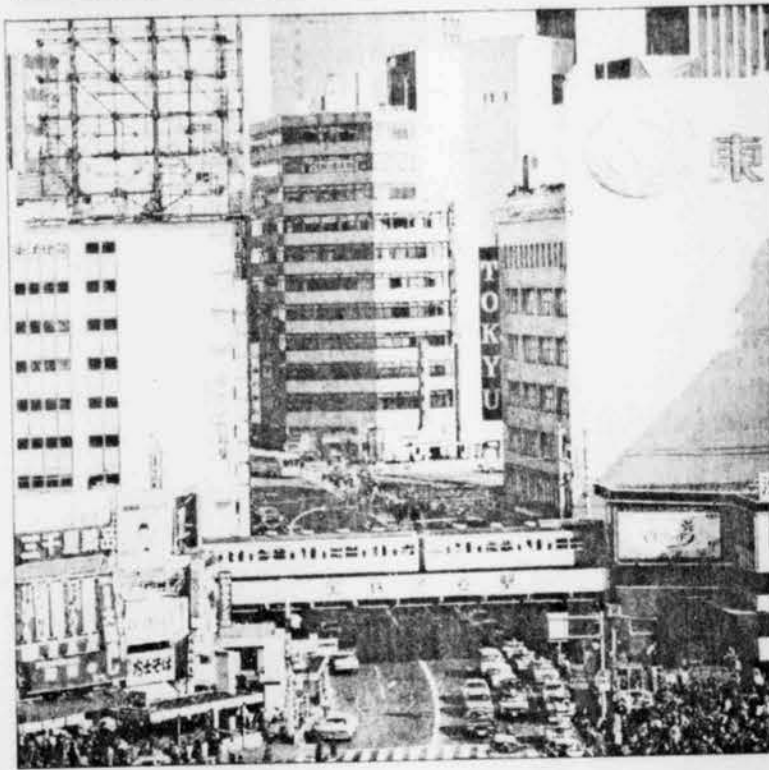
TOKYO—Bombardier a fait montre d'une attitude fort cavalière dans ses négociations avec Daihatsu. C'est ce que les milieux canadiens à Tokyo ont fait savoir clairement quand ils ont été mis au fait d'un ultimatum livré le premier mai par la firme des Cantons de l'Est au 7^e fabricant japonais d'automobiles.

Un accord devait être signé à ce moment-là entre les deux manufacturiers. Les pourparlers avaient déjà été entrepris voici quatre ans. Or, il s'avère que Bombardier a modifié de manière importante à la dernière minute les termes de l'entente élaborée pendant 18 mois. Cela ne se fait pas pour les Japonais de remettre en cause les termes d'une entente finale. Voilà ce qu'on nous a clairement indiqué.

On ne connaît pas encore toute l'histoire. De deux choses l'une: ou la compagnie de Valcourt a proposé d'assembler immédiatement tous les véhicules que Daihatsu entend introduire sur le marché américain ces prochaines années, à savoir les modèles *Mira* et *Charade* en plus des *Rocky* que seules, il avait été prévu d'assembler dans une version modifiée, et Daihatsu a réitéré clairement sa position, à savoir qu'elle s'en tient à l'entente originale de fournir des pièces pour l'assemblage de 10,000 à 12,000 véhicules par année dans les Cantons de l'Est; ou Bombardier a demandé un tarif privilégié de dernière heure pour les pièces de *Rocky* livrées dans les Cantons de l'Est en raison de la force du yen et Daihatsu a refusé.

Aucune des deux parties ne veut révéler les termes de l'ultimatum de Bombardier. Certains observateurs se portent toutefois à la défense de Bombardier et indiquent qu'il était de bonne guerre de tenter l'arrachage de concessions de dernière

Le Japon 1987 — 7



heure. Les Japonais tirent toujours les ficelles de leur côté, mentionnent certains.

Cet avis n'est pas partagé par tous. Car, les Japonais sont très durs en affaire. Mais, ils ont de la suite dans les idées et sont loyaux envers leurs partenaires. Il est difficile et dangereux de procéder comme l'a fait Bombardier au Japon, même s'il s'agit d'une pratique courante aux États-Unis. Un collègue japonais me

faisait remarquer que cet exemple aidera peu les autres industriels québécois dans leurs négociations avec des Japonais.

On doit ici ajouter que Daihatsu a obtenu depuis la rupture avec Bombardier du ministère du Commerce extérieur japonais, le MITI, un important quota d'exportation des *Charade* aux États-Unis, ce qui est une première pour Daihatsu. La compagnie a aussi annoncé un investisse-

ment en Asie.

Au stade actuel, il est difficile de connaître toute l'histoire des négociations. Bien sûr, le projet Vénus a connu de multiples aléas et de nombreux changements en cours de route. Mais, il est malheureux qu'on invoque la force du yen pour mettre fin au seul investissement japonais envisagé à moyen terme directement dans l'automobile au Québec. La deuxième vague d'investissements dans l'automobile au Canada depuis le début du siècle passe donc une nouvelle fois à côté du Québec et le retrait Bombardier sera un point de référence marquant à cet égard.

L'Ontario a déjà reçu les investissements japonais de Honda, Toyota et Mazda. Et, celui de Nissan est là qui lui pend au bout du nez. La force du yen n'a pas nui aux investissements japonais en Ontario. On s'attend aussi bien sûr à de nombreux projets de sous-traitance de manufacturiers japonais de l'industrie automobile en Ontario.

Les Japonais sont fort discrets de façon générale avant qu'un projet ne soit officiellement annoncé. Voici deux ans, le ministre Bissonnette n'avait nullement été discret, lui, quant à l'allure du projet Vénus considéré comme le projet automobile majeur au Québec à long terme. Il avait créé une fuite en faveur d'un mensuel francophone de Montréal. Ce projet vient d'être bel et bien enterré, le président de Bombardier attribuant à la seule force du yen l'échec des négociations entre les deux compagnies.

Il faut bien dire que l'investissement envisagé par Bombardier ne dépassait d'ailleurs pas les \$ 20 millions Can dans un premier temps. Il s'agissait de convertir l'usine Iltis pour les véhicules militaires en usine à *Jeep*. L'investissement pour le projet Vénus parlait de \$ 400 millions en dollars constants mais ceci n'était

que fort lointain. C'en est terminé de ce projet.

Pourtant, il est permis de penser que le yen ne sera pas nécessairement aussi fort dans les années 90 qu'il ne l'est maintenant. Le Super Dollar de 1982 est bel et bien mort, lui, à l'heure actuelle, n'est-ce pas? Et, il peut fort bien en être ainsi du yen dans cinq ans, et tout probablement plus tôt que cela.

La décision annoncée annule donc le seul projet japonais à long terme pour les Cantons de l'Est dans l'industrie automobile et consolide de fait la nouvelle position monopolistique de l'Ontario dans la dite industrie japonaise au Canada. Pourtant, le flux des échanges automobiles entre le Canada et les États-Unis connaît présentement une mutation profonde.

L'Ontario le sait, a craint le danger et est hyperactive à cet égard. Car, aux États-Unis il y a décentralisation de l'industrie automobile vers le sud et le centre. L'Ontario vient d'embaucher à cet égard le conseiller commercial canadien attaché aux négociations avec l'indus-

trie automobile japonaise à l'ambassade du Canada à Tokyo.

À Tokyo, on fait savoir que c'est être bien mal conseillé que de modifier en toute dernière heure les termes d'une entente avec les Japonais. Les règles sont strictes ici. Le processus est long. Bombardier avait trouvé un associé fort intéressant, et qui plus est presque absent de l'Amérique et voulant s'y implanter. Il s'agissait même, pourrait-on dire, de la seule compagnie d'assemblage automobile japonaise susceptible de s'installer au Québec.

Déjà des approches sont entreprises par la province voisine quant aux sous-traitants. Ceux-ci s'apprêtent à venir en grand nombre dans toute l'Amérique du Nord et ils fourniront non seulement les fabricants japonais mais aussi les grands constructeurs américains. Car, les sous-traitants américains ont été décimés au cours de la dernière décennie.

Les dix manufacturiers japonais de l'automobile ont mis sur pied l'industrie la plus moderne et la plus productive au monde. Ils ont assemblé au total 12,2 millions d'automobiles en 1986, davantage que leurs vis-à-vis américains. Toyota garde le premier rang avec 3,6 millions de vé-

hicules, dont 961,000 camions. Nissan vient en deuxième position avec 2,2 millions de véhicules, dont 465,000 camions. Leurs investissements en Amérique sont établis.

Mazda, Mitsubishi et Honda arrivent presque à égalité en troisième position comme manufacturier avec chacun approximativement 1,2 million de véhicules. Mitsubishi se distingue en produisant autant de camions que d'automobiles. Et, Suzuki est devenu le sixième fabricant avec un lot de 872,000 véhicules. Daihatsu arrive ensuite avec 602,000 véhicules, si on exclut les véhicules assemblés pour Toyota, l'actionnaire minoritaire. Subaru se situe tout près de Daihatsu. Puis, vient Isuzu avec 555,000 véhicules et Hino, le fabricant de camions avec 55,000 véhicules. C'est beaucoup mieux que trois seuls fabricants comme en Amérique, n'est-ce pas?

Le marché japonais a absorbé au total 5,7 millions de véhicules domestiques en 1986 tandis que l'exportation a vidé 6,6 millions de véhicules neufs. Les véhicules japonais se trouvent partout en Asie, le plus grand marché de l'avenir, mais ces véhicules neufs circulent principalement au Japon.

Plus de 7 000 travailleurs rêvent déjà d'un emploi chez Hyundai, à Bromont

Il n'y aura pourtant que 1 500 emplois disponibles

Presse Canadienne

BROMONT

■ Ils sont déjà plus de 7,000 à rêver d'un emploi chez Hyundai. Et pourtant, la construction du complexe industriel ne sera pas terminée avec une bonne année. Quelque 7,000 candidatures pour les 1,500 emplois que l'usine comptera quand elle aura atteint sa pleine capacité de production... en 1991.

Le Centre d'emploi du Canada de Cowansville, à qui incombe la tâche de recruter le personnel de la future usine d'assemblage,

croule littéralement sous les candidatures. « Il en rentre tous les jours, d'un peu partout au Québec. Depuis que l'usine a commencé à sortir de terre, on en reçoit à peu près 1,000 par mois, et Hyundai n'a fait aucune annonce, pas la moindre publicité », mentionne M. Gilles Jourdain, responsable du dossier au bureau cowansvillois.

Ce sont les médias qui, selon lui, ont provoqué cet engouement parmi les travailleurs québécois et ceux qui sont en quête d'un emploi. Et qui l'entretiennent à feu continu. Car si la compagnie

est silencieuse, il n'en est pas de même des organes d'information, qui ne ratent jamais une occasion d'étaler Hyundai à la une.

M. Jourdain passe le plus clair de son temps à recevoir les offres d'emploi, à les classer, les fichier par catégorie et par qualification et à en communiquer une fois par mois la liste complète au fabricant sud-coréen. « A répondre aussi au téléphone. Les gens de l'extérieur nous appellent souvent pour savoir où en sont les travaux, quand commencera l'embauche. Ils tiennent coûte que coûte à garder le contact ».

Hyundai inondée de demandes d'emploi

BROMONT (PC)

— Ils sont déjà plus de 7,000 à rêver d'un emploi chez Hyundai. Et pourtant, la construction du complexe industriel ne sera pas terminée avec une bonne année. Quelque 7,000 candidatures pour les 1,500 emplois que l'usine comptera quand elle aura atteint sa pleine capacité de production... en 1991, dans quatre ans.

Le Centre d'emploi du Canada de Cowansville, à qui incombe la tâche de recruter le personnel de la future usine d'assemblage, croule littéralement sous les candidatures. «Il en rentre tous les jours, d'un peu partout au Québec. Depuis que l'usine a commencé à sortir de terre, on en reçoit à peu près 1,000 par mois, et Hyundai n'a fait aucune annonce, pas la moindre publicité», mentionne M. Gilles Jourdain, responsable du dossier au bureau cowansvillois.

Ce sont les médias qui, selon lui, ont provoqué cet engouement parmi les travailleurs québécois et ceux qui sont en quête d'un emploi. Et qui l'entretiennent à feu continu. Car si la compagnie est silencieuse, il n'en est pas de même des organes d'information, qui ne rate jamais une occasion d'étaler Hyundai à la une.

M. Jourdain passe le plus clair de son temps à recevoir les offres d'emploi, à les classer, les fichier par catégorie et par qualification et à en communiquer une fois par mois la liste complète au fabricant sud-coréen. «A répondre aussi au téléphone. Les gens de l'extérieur nous appellent souvent pour savoir où en sont les travaux, quand commencera l'embauche. Ils tiennent coûte que coûte à garder le contact».



Thomas Ciresa describes the present as a transition time.

FRED LUM/The Globe and Mail

HYUNDAI FEELS THE SQUEEZE

	1986	1985	1984
SALES (\$-million)	443.4	665.3	169.6
PROFIT (loss)	(19.4)	2.1	3.1
UNITS (company forecast)	70,000	50,000	10,000
UNITS (actual)	66,000	79,000	25,000

Transition time at Hyundai

BY DAN WESTELL
The Globe and Mail

For Hyundai Auto Canada Inc., 1985 was the year of the Pony, 1986 was the year of the dog, 1987 is a transition, 1988 will Excel and then there is Bromont.

Hyundai, based in Markham, Ont., is the marketing subsidiary of the South Korean car manufacturer of the same name. It burst into the Canadian auto business in 1984 with its low-priced, duty-free Pony sub-compact, filling a niche that had been abandoned by the North American and Japanese auto industry.

Sales in the first year were a respectable \$169.6-million, increasing almost fourfold in 1985 to \$665.3-million. But as other manufacturers saw the herds of Ponies on

Canadian streets, they introduced their own sub-compacts.

Sales last year plummeted by a third to \$443.4-million and, in the process, the small profits recorded in 1984 and 1985 turned into a \$29.7-million loss before taxes. (Income tax recoveries cut the final loss to \$19.4-million.)

"It's what happens when you don't have a very good handle on your planning," explained Thomas Ciresa, executive vice-president of sales, marketing, parts and service.

Planning has not been Hyundai's strong point.

During its first two years, demand outran company forecasts by tens of thousands of units. Hyundai responded by importing more units, so that inventory at Dec. 31,

1985, was \$135.4-million, up more than \$100-million from year-end 1984.

But with increasing competition, the situation reversed, so that the company had 33,000 cars in its inventory — about six months volume — on Jan. 1 this year.

And about half the cars were 1986 models, so while its competitors had been promoting their 1987 models since last fall, Hyundai did not start pitching buyers until March this year.

Sales are lagging behind 1986 figures. "We were preoccupied getting out the previous product inventory," Mr. Ciresa said. The company is only forecasting a volume of 55,000 this year and next, but Hyundai "is clearly dominant" in the sub-compact market, he said.

The loss this year of its exemption from the 6 per cent federal import duty will not have a significant impact, he said.

The company does expect to return to the black. "If we don't (make a profit) too often, you're going to be talking to someone else next year," he said.

The strategy, however, seems to be to hang on and wait for a new model to roll off the assembly line being built for \$325-million in Bromont, Que. The new car, which Hyundai won't discuss other than to say it will be aimed more up market, should be available for the 1989 model year.

Mr. Ciresa described the present as a transition time, as Hyundai moves to substitute the Excel line for the Pony. As Hyundai introduced its 1988 models yesterday, a Pony sat at the back of the room, partly obscured by lighting apparatus. A blank display card was attached to the door.

Ponies are still being sold in Canada, limiting the market for the Excel, which is priced in its three-door model at a low \$6,995. While the Pony will be around for a year, the company is emphasizing the Excel by expanding the line, improving the technology, extending the warranty and promoting the "cars that make sense" in a television and print advertising campaign beginning Sept. 15.

While fighting for sales, Hyundai has also been attacked by two North American competitors — General Motors of Canada Ltd. of Oshawa, Ont., and Ford Motor Co. of Canada Ltd. of Oakville, Ont. — which allege its cars have been dumped.

Revenue Canada is investigating, but so far only the complainants' cases have been studied. Hyundai submitted its response on Friday and is optimistic, Mr. Ciresa said.

"It's unfortunate some companies choose to compete in the courts, rather than in the marketplace," he said. As both North American manufacturers are connected to South Korean producers, the dumping action is "a legalistic attempt to make their Korean products more competitive with ours."

Négos dans l'industrie de l'auto

LES GENS DE GM SE PRONONCENT

Même si les négociations avancent à pas de tortue dans l'industrie de l'automobile, rien n'indique pour le moment

Yvon Laprade

que les travailleurs de l'usine G.M. de Boisbriand voteront en faveur de la grève, dimanche matin, en assemblée générale.

« La grève n'est pas imminente mais il est vrai qu'on se prépare au cas où les négociations aboutiraient dans un cul-de-sac », a expliqué hier au *Journal* le porte-parole des travailleurs de l'usine de Boisbriand, Fernand Deschênes.

Toutefois, selon le président des Travailleurs unis de l'automobile du Canada (TUAC), Bob White, peu de pro-

grès a été réalisé depuis que le début des négociations, ce mois-ci.

Le week-end prochain, il s'attend à un appui massif des travailleurs des usines de l'Ontario et du Québec. Les quelque 60 000 employés canadiens de Ford, Chrysler et General Motors seront alors invités à donner un mandat de déclencher la grève au moment opportun.

Les 3 500 syndiqués

de l'usine de Boisbriand se réuniront pour leur part dimanche à 10 h à la Récréathèque de Laval.

La compagnie-cible n'a pas encore été choisie par les travailleurs de l'automobile pour les présentes négociations. Il y a trois ans, General Motors avait été la compagnie visée par les négociateurs syndicaux.

Les conventions collectives expirent le 14 septembre. La principale revendication des travailleurs porte sur l'amélioration du régime de retraite.

« Il faut indexer les

fonds de pension et encourager les pré-retraites. Si on veut mettre un terme aux mises à pied répétitives, il faut permettre aux travailleurs de prendre leur retraite pour faire de la place aux plus jeunes », précise M. Deschênes.

Pour leur part, les dirigeants de General Motors, à Boisbriand, prétendent qu'il n'y a pas lieu de s'inquiéter pour le moment. « Il n'y a aucune indication qu'il y aura une grève dans l'industrie. On verra bien... », a commenté le porte-parole de General Motors, Paulette Charbonneau.



Photo PC

Une p'tite nouvelle

Le responsable de Hyundai Auto Canada, M. Sun Hak Park, a dévoilé lundi, à Toronto, la Excel L, un des trois nouveaux modèles que la compagnie sud-coréenne mettra en vente sur le marché canadien en 1988.

Les gars de l'auto votent la GRÈVE

TORONTO (PC) — Les syndiqués des Travailleurs canadiens de l'auto chez Chrysler, Ford et General Motors ont voté massivement en faveur d'un débrayage et donné à leurs dirigeants le mandat de déclencher un arrêt de travail dès le 14 septembre, ont révélé dimanche des porte-parole syndicaux.

Les syndiqués se sont prononcés en faveur de la grève dans une proportion s'échelonnant de 94 pour cent dans le cas des travailleurs d'usine de General Motors à 100 pour cent chez les employés de bureau de Chrysler, a précisé la porte-parole syndicale Wendy Cuthbertson.

Les travailleurs rémunérés à l'heure chez Chrysler se sont prononcés à 99 pour cent en faveur d'un débrayage, tandis que les travailleurs d'usine et les employés de bureau de chez Ford ont appuyé le mandat de grève par 97 et 95 pour cent, a-t-elle ajouté.

Le président des TCA, M. Bob White, a indiqué que le mandat clair donné par les 60,000 syndiqués à la direction syndicale donnerait vraisemblablement suffisamment de poids à la position syndicale pour éviter une grève.

«Nous espérons qu'avec un tel degré de sou-

tien de la part de la base, nous serons en mesure de régler le différend sans devoir recourir à un débrayage», a-t-il dit.

M. White a ajouté que la direction nationale du syndicat se réunirait mardi pour choisir la compagnie qui ferait l'objet d'une mesure de grève et pour se prononcer sur l'a-propos de différer l'échéance du 14 septembre, date à laquelle expirera le présent contrat de travail.

Mercredi, les équipes de négociation représentant les syndiqués des trois sociétés automobiles se réuniront.

La principale priorité du syndicat vise l'obtention de prestations de retraite indexées pour les travailleurs, une demande à laquelle s'opposent les trois compagnies en cause, d'indiquer M. White.

Les ouvriers de l'automobile votent la grève

AGNÈS GRUDA

■ Une faible fraction d'employés de l'usine General Motors de Boisbriand ont voté hier, dans une proportion de 94 p. cent, en faveur d'un débrayage qui pourrait être déclenché dès le 14 septembre.

Ailleurs au pays, les travail-

leurs des usines canadiennes de GM, Chrysler et Ford ont participé plus massivement au vote de grève, optant tout aussi résolument pour l'hypothèse du débrayage.

Seulement 500 des 3 500 travailleurs de l'usine de montage de GM ont pris part à l'assemblée tenue hier matin à la Recréathèque de Laval.

Selon Claude Ducharme, directeur des Travailleurs unis de l'automobile pour la région du Québec, cette faible participation est due au fait que l'usine a dû fermer ses portes pour deux jours, les jeudi et vendredi derniers, en raison d'un manque de pièces provoqué par la grève du rail.

Ce week-end prématuré aurait tempéré la ferveur syndicale des

employés de GM qui, autrement, seraient venus beaucoup plus nombreux à l'assemblée, estime M. Ducharme. En temps normal, dans des situations de cet ordre, la participation aux assemblées est d'environ 2 000 syndiqués, a-t-il assuré.

Au total, 65 000 employés des usines canadiennes de GM, Chrysler et Ford, membres des

Travailleurs unis de l'automobile du Canada (TUAC), étaient appelés à se prononcer sur l'éventualité d'un débrayage en cas d'échec des négociations avec les trois grands fabricants d'automobiles.

Selon une porte-parole des TUAC à Toronto, Wendy Cuthbertson, environ la moitié des syndiqués ont participé au vote dans l'ensemble du pays, donnant à leur syndicat un appui on ne peut plus clair en faveur d'un arrêt de travail.

Le recours à la grève a été approuvé dans les proportions suivantes: 94 p. cent chez les employés de toutes les usines GM au Canada; 97 p. cent chez les ouvriers des chaînes de montage chez Ford; 95 p. cent chez des employés de bureau de Ford; 99 p. cent chez les ouvriers des usines Chrysler; et 100 p. cent parmi les employés de bureau de Chrysler.

Ces résultats ont été communiqués hier après-midi par les responsables du syndicat canadien, réunis dans un hôtel de Toronto.

Aux usines canadiennes de Chrysler, Ford et GM

Les travailleurs de l'automobile votent massivement pour la grève

TORONTO (PC) — Les syndiqués des Travailleurs canadiens de l'auto chez Chrysler, Ford et General Motors ont voté massivement en faveur d'un débrayage et donné à leurs dirigeants le mandat de déclencher un arrêt de travail dès le 14 septembre, ont révélé hier des porte-parole syndicaux.

Les syndiqués se sont prononcés en faveur de la grève dans une proportion s'échelonnant de 94 % dans le cas des travailleurs d'usine de General Motors à 100 % chez les employés de bureau de Chrysler, a précisé la porte-parole syndicale Wendy Cuthbertson.

Les travailleurs rémunérés à l'heure de Chrysler se sont prononcés à 99 % en faveur d'un débrayage, tandis que les travailleurs d'usine et les employés de bureau de Ford ont appuyé le mandat de grève par 97 % et 95 %, a-t-elle ajouté.

Le président des TCA, M. Bob White, a indiqué que le mandat clair donné par les 60,000 syndiqués à la direction syndicale donnerait vraisemblablement suffisamment de poids à la position syndicale pour éviter une grève.

« Nous espérons qu'avec un tel degré de soutien de la part de la base, nous serons en mesure de régler le différend sans devoir recourir à un débrayage », a-t-il dit.

M. White a ajouté que la direction nationale du syndicat se réunirait mardi pour choisir la compagnie qui ferait l'objet d'une mesure de grève et pour se prononcer sur l'à-propos de différer l'échéance du 14 septembre, date à laquelle expirera le présent contrat de travail.

Mercredi, les équipes de négociation représentant les syndiqués des trois sociétés automobiles se réuniront.

La principale priorité du syndicat vise l'obtention de prestations de retraite indexées pour les travailleurs, une demande à laquelle s'opposent les trois compagnies en cause, d'indiquer M. White.

Le nombre total de bulletins de vote déposés au cours du scrutin du week-end n'a pas été divulgué.

Toutefois M. Cuthbertson a soutenu que la participation au vote avec été très forte, autant en Ontario qu'au Québec.

CAW gets strike mandate

TORONTO (CP) — Canadian Auto Workers at Chrysler, Ford and General Motors have voted overwhelmingly in favor of a strike, giving their union a mandate to walk off the job as early as Sept. 14, union officials said yesterday.

Support for the strike ranged from 94 per cent from General Motors workers to 100 per cent from Chrysler office workers, union official Wendy Cuthbertson said.

Chrysler's hourly workers voted 99 per cent in favor of striking, while Ford's hourly and office workers voted 97 and 95 per cent respectively, she said.

The strong show of support from the 60,000-member union gives the union enough leverage to possibly avoid a strike, president Bob White said yesterday.

"We're hoping that with all this

support from our membership we'll be able to settle without a strike," he said.

White said the union's national executive board will meet tomorrow to decide which of the companies will be the strike target or whether to extend the deadline past Sept. 14 when the current contract expires.

On Wednesday, bargaining teams representing workers at Chrysler Canada Inc., Ford Motor Co. of Canada Ltd. and General Motors of Canada Ltd. are scheduled to meet.

The union's main priority is indexed pensions for workers — a proposal all three companies oppose, White said.

The total number of ballots cast during the weekend vote was unavailable, Cuthbertson said. But she said there was "strong turn-out" at the ballot boxes.



BOB WHITE
Hopes to avoid strike

Henry Ford II, 1917-1987

Henry Ford II, who died yesterday at the age of 70, was not the most famous person in the world. But he certainly bore one of the world's most famous names.

Anywhere on Earth where there is traffic, there are Fords. Fields around the world are worked with Ford tractors. Ford factories and other establishments meet payrolls in dozens of countries.

The company was founded by Mr. Ford's grandfather and namesake, but by late 1945 founder and company alike were enfeebled wrecks. The younger Henry won control and soon had the company back on its feet. In his 34 years in charge, Ford never became larger than its chief rival, General Motors; but in 1986, no longer chairman but still head of the company's finance committee, he saw Ford's profits

exceed GM's for the first time since 1924.

"My name is on the building," he would say in settling arguments, and the revived company unmistakably was his creation. He hired able executives, listened to their advice and fired them when, knowingly or not, they threatened his authority.

As a businessman, he could be wrong: witness the Edsel fiasco. His private life was flawed by bouts of drinking and womanizing. But his legacy commands respect. It includes the Ford Foundation, founded to cure social problems. Ford money created the Renaissance Center, a development that transformed downtown Detroit after the race riots of 1967.

A Ford no longer runs the company. But the name is still on the building.

Henry Ford est mort

DETROIT, Michigan (AFP) — Henry Ford II, petit-fils du fondateur de la compagnie automobile Ford, est décédé hier matin à l'âge de 70 ans, des suites d'une pneumonie, a annoncé la compagnie dans un communiqué.

Henry Ford II, qui avait pris la suite de son grand-père en 1945 à la tête de la compagnie à la demande expresse du président Roosevelt, avait été hospitalisé le 12 septembre à Detroit à son retour d'un voyage en Europe, selon la même source.

À l'hôpital Henry Ford, où il était soigné, son état de santé a continué

d'empirer, ses problèmes touchant le cœur et les reins.

Henry Ford II, né le 4 septembre 1917, était l'aîné de quatre enfants. Ses 37 ans de pouvoir à la tête de l'entreprise familiale ont notamment été marqués par le rétablissement financier de la firme Ford. Il a également été l'avocat de la contribution des entreprises au progrès social.

Il avait quitté la présidence de la société en 1980, alors que l'entreprise commençait à souffrir des effets de la concurrence étrangère aux États-Unis, mais avait gardé jusqu'en 1982 la direction de la commission financière de la firme.

Marié trois fois, Henry Ford était père de trois enfants.



Photo AP

Henry Ford II est mort des suites d'une pneumonie hier à Detroit. (Cette photo date de 1974)

QUAND IL A PRIS LE POUVOIR, EN 1945, FORD PERDAIT 120 MILLIONS PAR ANNÉE

WASHINGTON (AFP) — Henry Ford II avait dans la gestion d'entreprise un génie comparable à celui de son grand-père, Henry Ford, dans le domaine de la mécanique, en redonnant un équilibre financier à un géant qui battait sérieusement de l'aile.

Rien dans sa formation ne semblait désigner le petit-fils de l'inventeur de l'automobile fabriquée en série comme un futur grand capitaine d'industrie. Né en 1917 à Detroit, capitale américaine de l'automobile, il connaît une enfance recluse, son grand-père craignant les enlèvements. Il suit des études plutôt médiocres, n'obtenant pas de diplôme à Yale parce qu'il

avait fait rédiger sa thèse par un nègre.

À sa sortie de Yale, il travaille dans une des usines de la société, à Red River (Michigan), apprenant les diverses facettes du métier, et entre en même temps au conseil d'administration. Mais il ne semble guère se passionner pour la mécanique.

En 1941, il s'engage dans la Marine mais est démobilisé deux ans plus

tard. Son père, Edsel, qui dirigeait Ford depuis 1919, sans grand génie, vient de mourir et le département de la Défense estime qu'Henry servira mieux le pays au sein de l'entreprise familiale.

Service secret

La présidence de celle-ci est assurée à nouveau par son fondateur Henry Ford. Mais le vieillard, qui a été victime de deux attaques cérébrales en 1938 et 1943, est sous la coupe d'un ancien boxeur, Harry Bennett, qui dirige une sorte de service secret chargé de renseigner son patron sur ce qui se passe dans l'entreprise.

Henry Ford II prend rapidement du galon dans la société mais son grand-père refuse de lui laisser la première place. Il ne devient directeur

ne et un sens remarquable du contact humain.

Bien entouré

L'une des qualités d'Henry Ford fut de sa-



Photo AP

Il y a dix ans, Lee Iacocca était président de Ford et successeur apparent de Henry Ford II. L'année suivante, Ford mettait Iacocca à la porte avec ce commentaire laconique: «Il arrive parfois qu'on n'aime tout simplement pas quelqu'un».

général qu'en 1945, à 37 ans, après une véritable révolution de palais, appuyée par la Maison Blanche, qui vit sa mère, Eleanor, menacer de vendre ses actions si le grand-père ne cédait pas.

À l'époque, Ford perdait 10 millions de dollars par mois. Henry II parvint rapidement à redresser la barre et à rendre l'entreprise à nouveau bénéficiaire, réussissant notamment le passage de l'économie de guerre à l'économie de paix. Cet homme — qui garda jusqu'à la fin de sa vie une certaine allure de dilettante, amateur de jolies femmes, de fine cuisine et de luxe — montra dans la gestion du deuxième constructeur automobile mondial une énergie peu commu-

voir s'entourer d'hommes de premier ordre: Ernest Breech, Robert McNamara (qui quitta Ford pour devenir secrétaire à la Défense du président Kennedy puis président de la Banque Mondiale), Lee Iacocca (avec qui il se brouilla et qui quitta Ford pour rétablir avec succès la situation chez Chrysler), Bunkie Knudsen ou Robert Caldwell.

Autre qualité, l'intérêt qu'il portait aux aspects sociaux du travail. Ses relations personnelles avec le fondateur des Travaillistes unis de l'automobile (UAW), Walter Reuther, étaient excellentes. Pour lui, l'amélioration des rapports du travail était l'une des clés de la réduction des coûts de production.

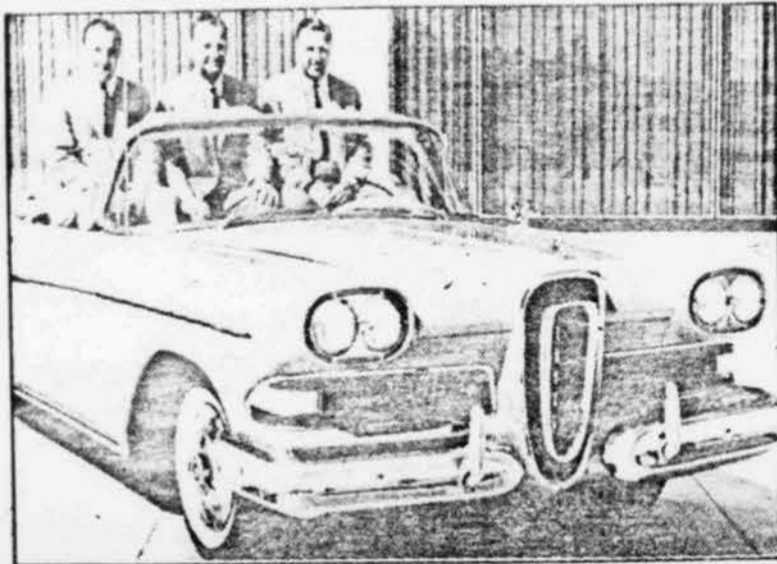


Photo AP

En compagnie de ses frères William Clay et Benson, Henry Ford II avait pris place dans une Edsellers du lancement de ce modèle, en 1957. Cette voiture est subséquentement devenue le plus gros flop de la compagnie.

Henry Ford II succombe à une pneumonie, à 70 ans

Agence France-Presse
DETROIT, Michigan

■ Henry Ford II, petit-fils du fondateur de la compagnie automobile Ford, est décédé hier matin à l'âge de 70 ans, des suites d'une

pneumonie, a annoncé la compagnie dans un communiqué.

Henry Ford II, qui avait pris la suite de son grand-père en 1945 à la tête de la compagnie, à la demande expresse du président Roosevelt, avait été hospitalisé le 12 septembre à Detroit (Michigan) à son retour d'un voyage en Europe, selon la même source.

À l'hôpital Henry Ford, où il était soigné, son état de santé a continué d'empirer, ses problèmes touchant le cœur et les reins. Henry Ford II, né le 4 septembre 1917, était l'aîné de quatre enfants. Ses 37 ans de pouvoir à la tête de l'entreprise familiale ont notamment été marqués par le rétablissement financier de la firme Ford. Il a également été l'avocat de la contribution des entreprises au progrès social.

Il avait quitté la présidence de la société en 1980, alors que l'entreprise commençait à souffrir des effets de la concurrence étrangère aux États-Unis, mais il avait gardé jusqu'en 1982 la direction de la commission financière de la firme. Marié trois fois, Henry Ford était père de trois enfants.

Henry Ford avait fait preuve, dans la gestion d'entreprise, d'un génie comparable à celui de son grand-père, Henry Ford, dans le domaine de la mécanique, en redonnant un équilibre financier à un géant qui battait sérieusement de l'aile.

Rien dans sa formation ne semblait cependant désigner le petit-fils de l'inventeur de l'automobile fabriquée en série comme un futur grand capitaine d'industrie. Né en 1917 à Détroit, la capitale américaine de l'automobile, il connaît une enfance recluse, son grand-père craignant les enlèvements. Il fait des études plutôt médiocres, n'obtenant pas de diplôme à Yale parce qu'il avait fait rédiger sa thèse par un nègre.

À sa sortie de Yale, il travaille dans une des usines de la société, à Red River (Michigan), apprenant les diverses facettes du métier de constructeur automobile et entre en même temps au conseil d'administration. Mais il ne semble guère se passionner pour la mécanique.

En 1941, il s'engage dans la Marine mais est démobilisé deux ans plus tard. Son père, Edsel, qui dirigeait Ford depuis 1919, sans grand génie, vient de mourir et le département de la Défense estime qu'Henry servira mieux le pays au sein de l'entreprise familiale.

Service secret

La présidence de celle-ci est assurée à nouveau par son fondateur, Henry Ford. Mais le vieillard, qui a été victime de deux at-

taques cérébrales en 1938 et 1943, est sous la coupe d'un ancien boxeur, Harry Bennett, qui dirige une sorte de service secret chargé de renseigner son patron sur ce qui se passe dans l'entreprise.

Henry Ford II prend rapidement du galon dans la société mais son grand-père refuse de lui laisser la première place. Il ne devient directeur général qu'en 1945, à 37 ans, après une véritable révolution de palais, appuyée par la Maison-Blanche, qui vit sa mère, Eleanor, menacer de vendre ses actions si le grand-père ne cédait pas.

À l'époque, Ford perdait quelque \$10 millions par mois. Henry II parvint rapidement à redresser la barre et à rendre l'entreprise à nouveau bénéficiaire, réussissant notamment le passage de l'économie de guerre à l'économie de paix. Cet homme — qui garda jusqu'à la fin de sa vie une certaine allure de dilettante, amateur de jolies femmes, de fine cuisine et de luxe — montra dans la gestion du deuxième constructeur automobile mondial une énergie peu commune et un sens remarquable du contact humain.

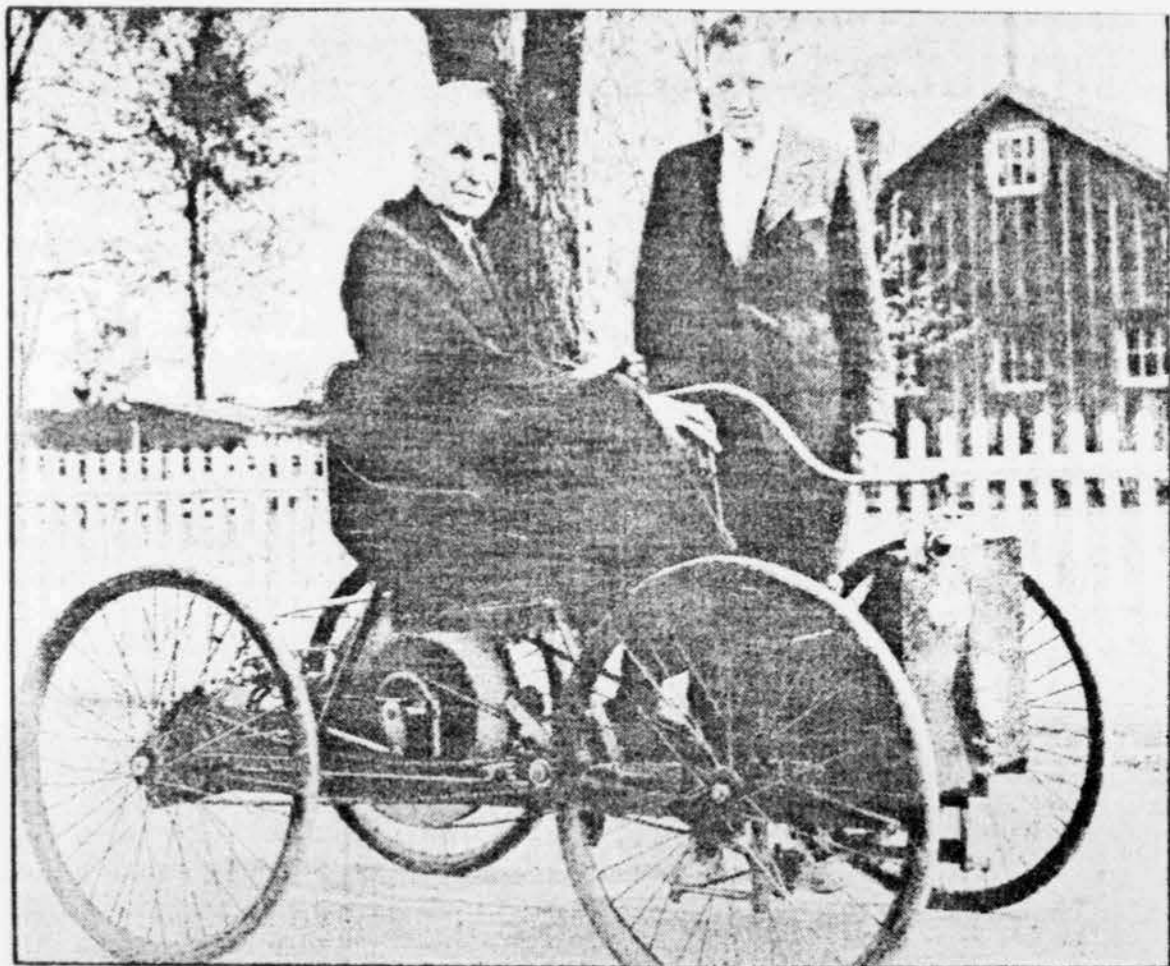
Bien entouré

L'une des qualités d'Henry Ford fut de savoir s'entourer d'hommes de premier ordre : Ernest Breech, Robert McNamara (qui quitta Ford pour devenir secrétaire à la Défense du président Kennedy puis président de la Banque Mondiale), Lee Iacocca (avec qui il se brouilla et qui quitta Ford pour rétablir avec succès la situation chez Chrysler), Bunkie Knudsen ou Robert Caldwell, qui devint le premier PDG de Ford à ne pas être membre de la famille.

Autre qualité, l'intérêt qu'il portait aux aspects sociaux du travail. Ses relations personnelles avec le fondateur des Travaileurs unis de l'automobile (UAW), Walter Reuther, étaient excellentes. Pour lui, l'amélioration des rapports du travail était l'une des clés de la réduction des coûts de production.

Cet amateur éclairé, qui travaillait dix heures par jour, s'intéressait aux arts et possédait une collection, notamment d'impressionnistes. Voyageant fréquemment en Europe, il aimait la bonne cuisine et les bons vins.

Henry Ford s'était marié trois fois : en 1940 à Anne McDonnell, pour qui il s'était converti au catholicisme et qui lui donna trois filles, puis, après avoir divorcé, en 1965, à Maria Christina Vettore Austine et en 1980 à Kathleen DuRoss.



Henry Ford II, debout, est ici photographié avec son grand-père, en 1946, qui est assis dans le « quadricycle », la première voiture jamais construite.

PHOTO REUTER



Henry Ford II en 1977, alors que ses médecins lui recommandaient de cesser de fumer.

PHOTO REUTER

Daniel Johnson en mission en Asie pendant 13 jours

QUEBEC (PC) — Le ministre québécois de l'Industrie et du Commerce, Daniel Johnson, entreprenait hier une mission économique de 13 jours en Asie, la quatrième depuis le début de son mandat.

M. Johnson doit se rendre au Japon, en Chine et en Corée, où il rencontrera notamment les dirigeants de la compagnie Hyundai qui s'implante actuellement au Québec. Le ministre signera trois protocoles d'entente avec des banques japonaises, la Banque de Tokyo, l'Industrial Bank of Ja-

pan et la Fuji Bank, afin de susciter de nouvelles relations d'affaires entre les Québécois et les Japonais.

Le ministre procédera de plus au lancement du premier guide sur l'investissement au Québec, publié en japonais par la maison de courtage Nomura Securities.

A Hong Kong, un important accord sera signé en présence de M. Johnson entre le Centre de commerce mondial de Montréal et le Conseil de développement commercial de Hong-Kong. Cette entente devrait faciliter les investissements des Québécois en Chine et vice-versa.

Hyundai ne produira pas 200 000 autos par an s'il n'y a pas de changements au libre-échange

L'intermédiaire de \$15 000 ne pourra être vendue aux États-Unis

LAURIER CLOUTIER

Contrairement à ce qu'on espérait, le fabricant Hyundai ne décidera pas de passer à la cadence de 200 000 véhicules par an tant que des changements à l'accord de principe sur le libre-échange canado-américain ne seront pas intervenus.

Entretemps, la nouvelle voiture intermédiaire de l'ordre de \$15 000 ne traversera pas la frontière vers les USA, déclare le porte-parole de Hyundai Canada, de Toronto, Greg Young.

Changement de vocation

C'est un changement capital de la vocation de l'usine de Bromont — dont la construction n'est même pas encore complétée — à cause de l'entente sur le libre-échange qui ne de-

vait pas toucher à un cheveu du Pacte de l'auto.

Malgré cette mauvaise nouvelle pour Hyundai, il n'est aucunement question que l'usine de Bromont ne soit pas terminée et qu'elle soit mise dans les boules à mites, comme le craignaient certaines autorités d'Ottawa au lendemain de l'accord sur le libre-échange.

Par ailleurs, des informations sur l'accélération de la construction et sur le devancement de quelques mois du début de la production de Bromont — pour lutter contre la chute des ventes — ne se confirment pas complètement. Certains faisaient état de la fin des travaux en août ou septembre prochain et des tests sur le nouveau modèle entre-

août et décembre. Or Greg Young prévoit la fin des travaux en octobre ou novembre 88 et des tests en décembre. La production suivra en janvier 1989, au rythme de 20 000 autos, avant que la pleine capacité ne soit atteinte, à 100 000 véhicules, en 1991-92 espère le porte-parole.

Greg Young souhaite que d'ici là le débat sur l'accord du libre-échange permettra d'y apporter des changements.

« L'entente de principe n'est qu'une proposition pour l'instant. Hyundai continue d'étudier et de suivre de près le dossier. D'ici à janvier 1989, il n'est pas impossible qu'on y apporte des changements ».

Le fabricant coréen a joué de malchance avec le libre-échange. Il ne pourra profiter d'une clause « grand-

pere », sur les droits acquis, parce qu'il a mis en chantier son projet avant l'accord. Hyundai ne pourra pas, comme prévu, devenir membre du Pacte de l'auto, en respectant le contenu nord-américain de 60 p. cent.

Pour exporter aux USA, l'usine de Bromont devrait payer des droits d'environ 2,5 p. cent, parce qu'appartenant au groupe de Séoul.

L'arrivée du nouveau modèle de Bromont devrait faciliter la relance des ventes canadiennes, en régression de 72 000 à quelque 55 000 cette année. Les ventes américaines du complexe de Séoul grimpent par contre de près de 50 p. cent, passant de 162 000 à environ 250 000. Il faut construire, à la vapeur, de nouveaux navires pour les acheminer, de Corée du Sud.

Les abris d'autos temporaires autorisés

(JMD) — Les abris temporaires d'automobiles seront dorénavant permis à Montréal à compter du 1^{er} décembre. Toutefois plusieurs restrictions ont été imposées par l'administration pour des raisons d'esthétique et de sécurité.

Ainsi, dans le centre-ville, le Plateau Mont-Royal, dans les arrondissements historiques et

sur les voies principales, l'installation d'abris temporaires sera interdite.

Les abris d'autos seront permis dans les secteurs constitués principalement de bâtiments unifamiliaux, de duplex et de triplex non contigus, d'un maximum de deux étages.

Ce principe a pour but d'éviter la concentration

d'abris sur un même terrain et évite la discrimination dans le cas d'une habitation à plusieurs logements, indique l'administration montréalaise.

Dans les secteurs où leur installation sera permise, un abri ne pourra être installé à moins de 1,5 mètre du trottoir, à moins de 7,5 mètres d'une intersection ou à moins de 3 mètres d'une borne fontaine.

Tous les abris devront être faits de toile blanche et munis de fenêtres transparentes pour plus de sécurité. Il sera interdit de les laisser installés en permanence, de les chauffer ou de les utiliser pour des fins d'entreposage.

Winter car shelters OK — if they're white

By INGRID PERITZ
of The Gazette

When it comes to urban planning, the Montreal Citizens' Movement (MCM) administration likes to be as pure as the driven snow.

The MCM administration will table a bylaw in council today to allow Montrealers to place winter car shelters in

front of their homes.

Aside from restrictions regarding their size and location, the shelters must conform to a more unusual rule:

They must be white.

"It's to integrate into the winter scene. We wanted to complement the snow," said John Gardiner, executive committee member for planning.

Earlier this year, Gardiner

wanted Quebec to allow the city to regulate the color of building exteriors. "Color is part of architectural appreciation," he said at the time. The request was dropped.

The car shelters, allowed from Nov. 1 to April 1 only, will be restricted to neighborhoods outside downtown and the Plateau Mont Royal, Gardiner said. They will also be

barred from major streets and heritage zones.

Fines for violating the bylaw range from \$300 to \$1,000.

Opposition councillor Germain Prigent of the Civic Party objects to the car shelters on esthetic grounds.

"They're outdoor garages," Prigent said. "I don't care whether they're white, red or green. They're still ugly."

Les abris temporaires pour autos seront limités aux quartiers à faible densité

GEORGES LAMON

■ La Ville de Montréal permettra l'implantation d'abris temporaires pour automobiles durant la période hivernale, mais dans certains secteurs seulement et à certaines conditions.

C'est le 30 novembre qu'un règlement en ce sens devrait être adopté par le conseil municipal de Montréal.

Au cours de sa rencontre avec les représentants des médias, hier matin, le conseiller John Gardiner, membre du comité exécutif de la Ville de Montréal, a insisté sur le fait, qu'en général, seuls les secteurs urbains à faible densité de population sont visés par ce changement de politique. Il est question des secteurs de Pointe-aux-Trembles, Rivières-des-Prairies,

Saint-Michel et Ahuntsic. En revanche, les quartiers Plateau Mont-Royal, le centre-ville y échapperont.

La Ville de Montréal veut, par cette mesure, favoriser l'implantation de ces abris dans les secteurs constitués principalement de bâtiments unifamiliaux, de duplex et de triplex non contigus d'un maximum de deux étages.

Cependant, pour des raisons de sécurité et de meilleure circulation routière, l'installation de ces abris sera interdite le long des grandes voies et du boulevard Gouin, notamment pour protéger le caractère de cette voie particulière.

D'autre part, pour respecter les biens culturels, ces abris seront également défendus à 100 m d'un site ou d'un monument historique reconnu ou classé.

Certaines normes devront ce-

pendant être suivies dans leur implantation: à 1,50 m du trottoir, à 7,50 m d'une intersection, à 3 m d'une bouche d'incendie et à 1,50 m de marge latérale. Évidemment, ceux qui contreviendraient à ces normes établies peuvent s'attendre à des pénalités appropriées.

Pas question non plus de marier l'abri aux couleurs de sa maison. La toile aux dimensions standard, devra être de couleur uniforme blanche, identique à celle du paysage hivernal et comporter une bande transparente sécuritaire. Il sera, par ailleurs, interdit d'y faire de l'entreposage et du chauffage.

M. Gardiner a expliqué qu'au cours des prochaines semaines, la ville publiera et distribuera un dépliant donnant toutes les informations pertinentes sur ces abris temporaires.

Les abris «tempo» permis à Montréal

MICHEL C. AUGER

La Ville de Montréal permettra aux propriétaires des quartiers à faible et moyenne densité d'installer des abris temporaires amovibles pour leurs voitures entre le 1er novembre et le 1er avril de chaque année.

Le Conseil municipal a, en effet, adopté en première lecture un projet de règlement à cet effet qui sera adopté de façon définitive à la prochaine séance du Conseil, le mois prochain.

L'utilisation de ces abris sera interdite dans les quartiers dits à forte densité, soit le Vieux-Montréal, le Centre-ville et le Plateau Mont-Royal. Elle sera également interdite sur les grandes artères comme les rues Sherbrooke, Saint-Denis ou le boulevard Gouin et dans un secteur historique le long de la Rivière-des-Prairies.

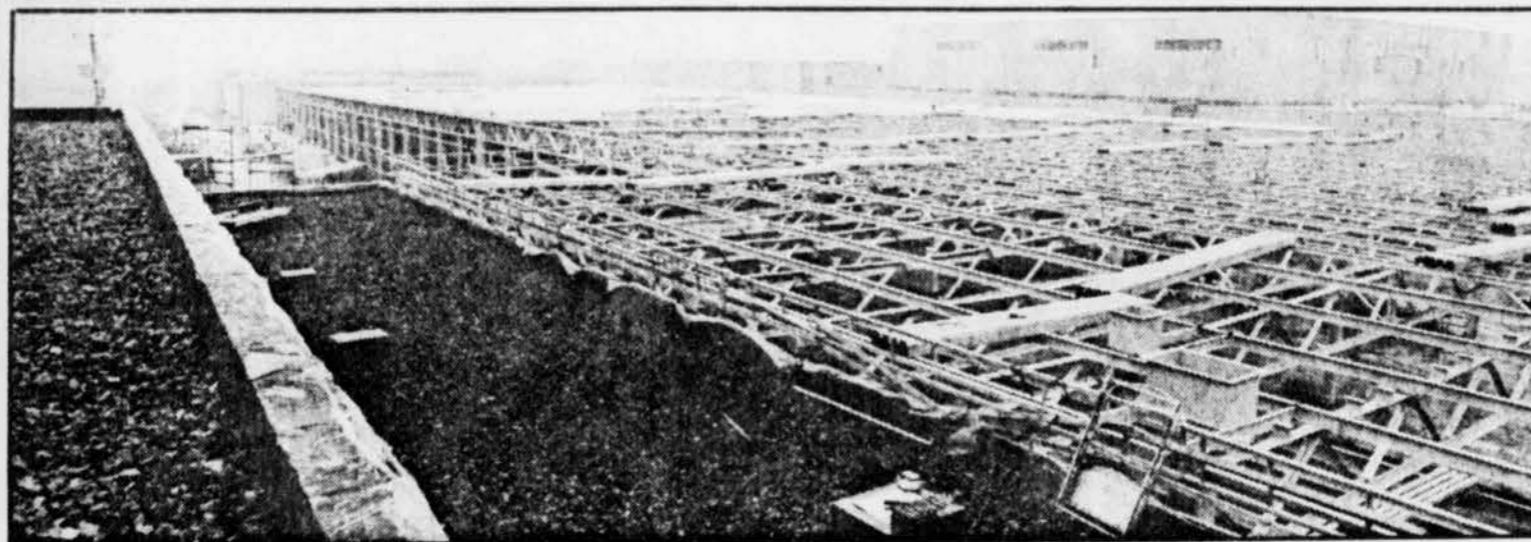
Ces abris ne pourront être installés à moins de 100 mètres d'un site historique ou à moins de 1,5 m du trottoir ou d'une borne-fontaine et 7,5 m d'une intersection.

Actuellement, l'utilisation de tels abris était interdite à Montréal sauf dans le secteur de Pointe-aux-Trembles où ces abris étaient permis avant l'annexion à Montréal.

Les résidents de Rivière-des-Prairies, Saint-Michel et d'autres quartiers de la Ville revendiquaient le même droit et plusieurs candidats du Rassemblement des citoyens de Montréal avaient promis de permettre l'utilisation de ces abris.

L'abri ne pourra mesurer plus de 3,65 m de large et 3 m de haut. Le recouvrement devra être de couleur blanche translucide et devra comporter une bande transparente de chaque côté.

L'abri ne devra pas servir à des fins d'entreposage et ne pourra comporter aucun mode de chauffage.



L'usine d'assemblage de Hyundai à Bromont sera complétée même si l'impact réel de l'entente sur le libre-échange sur les

capacités d'exportation de l'entreprise sud-coréenne vers les Etats-Unis demeure encore difficile à cerner.

Pacte de l'auto: Hyundai reste confiante

LAURIER CLOUTIER

Hundai fait confiance à Ottawa pour renégocier une clause de l'accord de principe sur le libre-échange concernant le Pacte de l'auto.

C'est ce qu'a déclaré hier le président du conseil et chef de la direction de Hyundai Canada, Byung Jae Park, lors d'une visite de l'usine de \$325 millions de Bromont qui sera complétée le 15 décembre prochain.

Si B.J. Park s'est laissé entraîner sur le terrain du libre-échange, ce n'est toutefois qu'avec des gants blancs et beaucoup de doigté, à l'asiatique, qu'il a accepté de répondre à ces questions.

Le géant industriel sud-coréen (chiffre d'affaires de \$15 milliards US, dont 20 p. cent proviennent du secteur de l'automobile), craint que l'accord sur le libre-échange défavorise les fabricants qui ne produisent pas actuellement d'autos en Amérique du

Nord. Hyundai, malgré la construction en cours de l'usine de Bromont, est précisément dans ce cas.

Le vice-président exécutif, Planification et Contrôle, Burn Lee, a répété toutefois à satiété qu'il ne savait rien au sujet des conséquences exactes du libre-échange pour Hyundai.

Les autorités canadiennes ne savent en effet que répondre à Hyundai maintenant et le texte final de l'accord canado-américain ne deviendra disponible qu'à la fin de décembre. Entretemps, ajoute Burn Lee, Hyundai ne connaît que les pièces du casse-tête « publiées dans les journaux ».

De jour en jour, toutefois, les craintes du fabricant augmentent à mesure qu'il en apprend.

La grande porte

Burn Lee rappelle qu'Ottawa a invité Hyundai par la grande porte à investir au Canada en raison du grand succès de ses

ventes. Les autorités ont aussi fait valoir que Bromont ouvrirait aussi les portes du marché américain, sans frais de douane, dès que 60 p. cent du contenu canadien sera respecté.

Mais l'accord du libre-échange a peut-être changé l'essentiel. Le Pacte de l'auto deviendrait en quelque sorte un club privé dont serait exclu Hyundai. N'y seraient admis que les producteurs actuels, soit les Américains, quelques japonais, etc., même si Hyundai respectait dans quelque temps le nouveau contenu nord-américain de 50 p. cent.

Le président du conseil, B.J. Park, déclare cependant, tout sourire, qu'Ottawa dispose d'excellents négociateurs pour bonifier l'accord sur le libre-échange, au besoin.

Il n'est pas question que le fabricant de Séoul fasse du lobbying à Ottawa, malgré ses inquiétudes actuelles.

De Bromont sortira à la fin de 1988 une nouvelle berline, baptisée pour l'instant Y-2, au prix d'environ \$15000. La production atteindra 20000 autos en 1989 et jusqu'à 100000 en 1991.

Output may fall short of 100,000: Hyundai

BROMONT — Hyundai Auto Canada Inc. says production at its new \$325-million facility here may not reach its annual capacity of 100,000 units.

"As far as our actual production is concerned, it will depend on market demand," Burn Lee, executive vice-president, planning and production told journalists yesterday prior to a plant tour. "We feel we can sell between 60,000 and 70,000 cars a year in Canada."

Hyundai sold 79,000 cars in 1985, the second year on the Canadian market.

Sales declined to 70,000 units last year and will probably drop

to 50,000 this year.

The plant will turn out 20,000 cars during the first year of operations beginning next fall and is scheduled to move up to 100,000 units by 1991, "depending on market demand," Lee said.

First year production is expected to contain about 130 Canadian components or 15 per cent of the cars' total value. That could eventually increase to 450 domestic components or 30 per cent Canadian value-added, but short of the 50-per-cent North American value-added needed to qualify for the Canada-U.S. Auto Pact.

Les travaux de construction de l'usine de Hyundai à Bromont se poursuivent tout à fait selon les prévisions établies. Les dirigeants sud-coréens sont même « surpris de la très grande qualité du travail qui est bien mieux qu'en Corée », mais ils s'interrogent par ailleurs sérieusement sur le contenu de l'entente canado-américaine de libre-échange, en avouant même n'en rien savoir.

Les dirigeants de Hyundai Auto Canada Inc. avaient convié les journalistes hier à une séance d'information et à une visite de l'usine de Bromont pour faire le point. C'est très nettement la question du libre-échange qui a suscité le plus d'intérêt. M. Burn Lee, vice-président exécutif à la planification et au contrôle, a carrément mentionné qu'il ne sait rien sur le contenu de l'entente. « Cela nous mélange. Nous avons besoin de savoir et vous savez quelque chose, dites-le nous », a-t-il lancé au cours d'une longue conversation avec les journalistes.

À la maison-mère de Séoul, qui brasse des affaires de \$ 15 milliards, on n'en sait pas davantage, pas plus que dans les ambassades. « Il faut faire confiance au gouvernement fédéral, a poursuivi M. Lee. Nous ne sommes pas très préoccupés pour l'instant de l'impact que cela pourrait avoir, on verra après la signature. En ce qui concerne Bromont, nous continuons la construction de l'usine selon le plan initial ». M. Lee se demande tout de même très sérieusement quel sort l'entente va réserver à ce qu'il appelle « les tiers pays », particulièrement ceux où il y a des fabricants d'autos. En d'autres mots, l'usine de Bromont pourra-t-elle bénéficier de l'accord pour vendre aux USA sans douanes? Le résumé de l'entente pourrait indiquer que ce ne sera pas le cas. À Ottawa cependant, on a dit aux gens de Hyundai d'attendre le texte complet.

L'ouverture libre du marché américain aux producteurs sud-coréens, même en passant par Bromont, pourrait être conditionnelle au contenu nord-américain des véhicules mis sur le marché. Certains parlent d'un minimum de 50 %, d'autres de 60 %, mais en réalité « je n'en sais rien », a répété inlassablement M. Lee, en évoquant la possibilité de demander une aide gouvernementale

quelconque si Hyundai devait être pénalisée par rapport aux autres fabricants nord-américains.

Une chose certaine, l'usine de Bromont qui fabriquera 20.000 véhicules d'un nouveau modèle dans sa première année de fonctionnement, c'est-à-dire en 1989, aura un contenu canadien correspondant à 15 % de la valeur du véhicule. La « décision interne » de confier la fabrication de 130 pièces à des sous-traitants canadiens a été prise. Il reste les modalités commerciales à arrêter et les contrats à signer. Hyundai a déjà dressé une liste de 300 pièces dont elle aimerait confier la fabrication à des sous-traitants canadiens, ce qui équivaldrait à 30 % de la valeur d'un véhicule. Il lui est absolument impossible d'offrir un contenu nord-américain de 50 % dans les premières années, mais elle indique une volonté d'arriver éventuellement à ce niveau « si possible ».

Selon le plan initial, l'usine produira 100.000 autos par année à partir de 1991. Ce plan est rigoureusement maintenu. Deux équipes complètes pour un total de 1.200 employés, fabriqueront 30 voitures à l'heure. Hyundai n'a pas de projet spécifique pour vendre aux États-Unis le nouveau véhicule qui sortira de cette usine de \$ 325 millions. « On pourrait vendre partout où ce produit sera en demande », a indiqué vaguement M. Lee.

En fait, l'usine de Bromont se situe dans le cadre d'un plan mondial qui prévoit une diversification des produits. Bromont produira un véhicule sédan de grosseur moyenne, que l'on pourrait vendre aussi bien en Europe qu'en Amérique du Sud par exemple. Les modèles plus petits, comme la Excel, continueront d'être fabriqués en Corée du Sud et d'être exportés sur le marché nord-américain comme c'est le cas présentement.

M. Byung Jae Park, chef de la direction de la filiale canadienne, a souligné que Hyundai, après 20 seulement dans l'industrie automobile produit 650.000 autos et camions par année et « nous réussissons mal à fournir à la demande », a-t-il ajouté. Hyundai exporte dans 65 pays et se classe au 44^e rang parmi les plus grandes entreprises mondiales, en incluant toutes ses activités et non pas seulement l'industrie de l'auto.

Sur le chantier de Bromont, il y a actuellement 499 travailleurs, qui éblouissent littéralement les Sud-Coréens, témoins des travaux. Les autres qui viennent en visite sont d'abord incrédules en entendant autant d'éloges, mais ils retournent tous dans leur pays convaincus eux aussi de « la très grande qualité » du travail. À ce jour, des contrats de \$ 40 millions ont été accordés à des constructeurs et sous-traitants québécois. Le contenu canadien pour l'équipement et les matériaux de construction est évalué à 70 % du total, dont 65 % provient de compagnies québécoises.

En ce qui concerne les emplois permanents qui seront créés pour faire fonctionner l'usine, M. Normand Rheault, directeur des ressources humaines, a mentionné que 8.500 demandes d'emploi non sollicitées sont déjà parvenues à la compagnie. Ces demandes sont conservées. D'ailleurs, M. Rheault conseille aux intéressés de faire parvenir leur application dès maintenant, puisqu'on vérifie d'abord dans cette banque de noms pour combler les postes. On a déjà embauché 117 personnes, mais le plus gros de l'embauche viendra plus tard. Des annonces paraîtront alors dans les journaux.

On a fait aux entrepreneurs sud-

coréens une réputation d'anti-syndicaliste. M. Rheault conteste cette opinion. « Les employés seront libres de décider s'ils veulent se syndiquer ou pas ». Hyundai entend établir une politique de bons rapports avec ses employés conformément aux us et coutumes en vigueur ici. Par exemple, au début les dirigeants ignoraient tout des normes de sécurité en travail en vigueur ici. « Il a suffi de leur dire ce que contenait la loi et ils s'y sont conformés tout de suite. C'est le meilleur chantier que j'ai vu en 27 ans », racontait le chef de la sécurité de Hyundai, un vétéran qui a fait les travaux de la baie James et bien d'autres.

Les dirigeants de Hyundai Canada ont voulu dire aussi un mot sur les accusations de dumping portées contre eux par Ford et General Motors. « Le fait est, disent-ils, qu'en 1984, Hyundai commença à vendre sur le marché canadien une voiture, la Pony, qui semblait remplir un vide sur ce marché. Le succès de la Pony a fait en sorte que tous les fabricants d'autos ont réexaminé leur position face à ce marché et ils ont tous augmenté rapidement leur production dans ce segment de marché ». Hyundai rejette donc totalement ces accusations de dumping et croit pouvoir le démontrer le temps venu devant les instances compétentes.

Hyundai s'inquiète du libre-échange, mais maintient ses plans



L'usine de Hyundai à Bromont, dont on voit une partie du toit aura une longueur de un demi-mille. Les travaux se font exactement selon l'échéancier prévu avec une qualité de travail qui épate les Sud-Coréens.

Une compagnie japonaise de pièces d'automobiles intéressée au Québec

MICHEL VAN DE WALLE
Presse canadienne

Un manufacturier japonais de pièces d'automobiles a décidé de considérer le Québec comme site potentiel d'investissement alors qu'il y a quelques mois à peine, seuls l'Ontario et les États-Unis apparaissent comme les lieux privilégiés.

C'est ce qu'a indiqué le ministre québécois de l'Industrie et du Commerce, Daniel Johnson, alors qu'il faisait le bilan de ses quatre visites en Asie devant le Forum des gens d'affaires Québec-Japon, un organisme officiellement créé hier à Montréal.

Même s'il n'est encore question que d'une étude de faisabilité, M. Johnson a soutenu qu'il s'agissait là d'une « percée que nous avons faite il y a un mois (lors du dernier voyage) en faisant en sorte que le Québec soit inclus comme site possible d'investissement ». Le ministre a cependant refusé de révéler le nom de l'entreprise de même que l'ampleur de l'investissement projeté.

M. Johnson a expliqué que, pour s'implanter en Amérique du Nord, la firme japonaise ne songeait au départ qu'à l'Ontario ainsi qu'à quelques emplacements situés aux États-Unis. Or, après une rencontre avec les dirigeants au début d'octo-

bre, le ministre s'est félicité d'avoir au moins réussi « à mettre le Québec sur la carte ».

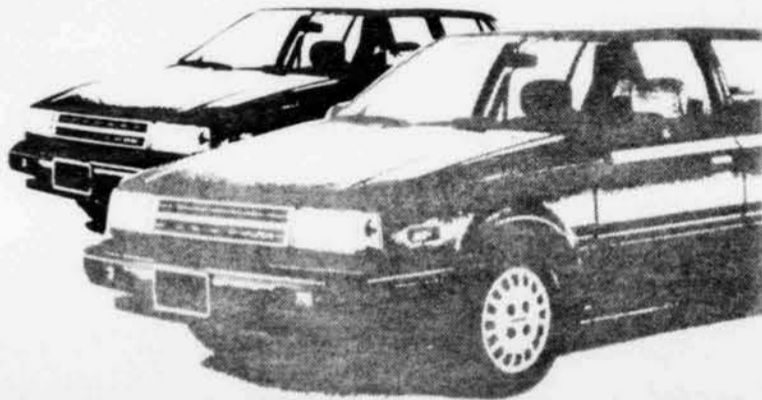
Puisque les investissements majeurs dans le secteur de l'assemblage d'automobiles de la part des Asiatiques sont maintenant réalisés, Québec mise dorénavant sur les fabricants de pièces. Selon le ministre, ce secteur est appelé à se développer puisque « maintenant que les grands constructeurs sont ici (au Canada), les fournisseurs de pièces suivent ».

Tout au long de son discours, M. Johnson a insisté sur la patience dont les investisseurs nord-américains doivent faire preuve dans leurs relations avec les Asiatiques ainsi que sur la nécessité de faire en sorte que les relations ne soient pas à sens unique. « Il ne faut pas seulement cogner à leur porte avec le chapeau à la main. Il faut aussi leur proposer

des partenariats, des entreprises conjointes dans lesquelles nous mettrons en commun les facteurs qui font nos succès respectifs ».

Le Québec accuse un déficit commercial de plus de \$1 milliard avec le Japon. La province y exporte pour environ \$300 millions en produits, principalement des matières premières, alors que les Japonais vendent ici pour plus de \$1,4 milliard en produits finis, surtout des voitures et du matériel électronique.

Le ministre compte se rendre en Asie probablement au printemps, pour une cinquième fois. Jusqu'à présent, ce sont des institutions financières japonaises qui ont jeté les premiers ponts avec le Québec. La Banque de Tokyo et la Sanwa Bank ont ouvert des bureaux à Montréal tandis que trois autres banques y sont



Federal Government rules Hyundai dumped vehicles

The Globe and Mail

The federal Government has made a preliminary ruling of dumping against Hyundai Auto Canada Inc. that could mean a price increase of 36 per cent for its low-priced South Korean imports.

After a joint complaint by Ford Motor Co. of Canada Ltd. and General Motors of Canada Ltd., the Department of National Revenue investigated and concluded that 99.9 per cent of the 77,313 cars imported by Hyundai Auto Canada in 1986 and up to March 31 of this year were priced 36.3 per cent below their cost in South Korea.

If the preliminary ruling is upheld, and if the Canadian Import Tribunal concludes that the two major auto makers have been hurt by imports of Hyundai Ponies, Excels and Stellars, then the company will have to bring the South Korean and Canadian prices into line — probably by raising the price here.

Based on the 36.3 per cent "margin of dumping" and Hyundai's financial statements, Canadians who bought Hyundai products last year would have had to pay at least \$161-million more if Hyundai had not dumped the cars.

Hyundai Auto Canada, based in Markham, Ont., does not have to

raise prices now. It may choose to post a bond covering the margin of dumping while the process continues, the company said.

Moreover, it hopes to present evidence before the final dumping ruling is made, and to the Canadian Import Tribunal (which must hold a public hearing within 120 days to determine whether Ford and GM were injured), leading to "some significant reductions in the margins," a spokesman said.

George Peapples, GM Canada president, said in a statement that Hyundai, "if left unchecked, could result in significant lost jobs." GM spokesmen would not provide details of how the company was hurt because the issue will go before the tribunal.

The 14-page decision from Revenue Canada paints Hyundai as a company on the defensive. It twice went to court in an attempt to block the Government investigation, and federal investigators encountered "significant delays . . . in receiving and verifying information" from Hyundai.

In some cases, documentation needed to substantiate Hyundai data "was not acceptable."

But Ottawa concluded that margins of dumping ran from 22.6 per cent to 61.4 per cent, with a weighted average margin of 36.3 per cent.

Hyundai dumping cars here study finds

By LINDA DIEBEL
Gazette Ottawa Bureau

OTTAWA — The Hyundai Motor Co. of South Korea dumped 99.9 per cent of its imports to the Canadian market over an 18-month period, according to a preliminary report by Revenue Canada.

After a six-month investigation, sparked by complaints by General Motors of Canada Ltd. and Ford Motor Co. of Canada, Revenue Canada ruled that Hyundai was undercutting its own domestic price by an average of 36 per cent.

Beginning today, the Korean automaker must either pay dumping duties or post a bond on all cars coming into Canada.

However, consumers won't pay more for Hyundai Stellar, Pony or Excel models — expected to number 50,000 in 1987 — unless the Canadian Import Tribunal determines that the dumping has actually hurt the Canadian auto industry. The criteria are sales, profit or employment.

120 days

The tribunal will rule within the next 120 days. In the meantime, Hyundai Auto Canada Inc. doesn't have to pass on duty costs to its car-buyers.

The federal report complained that Hyundai failed to produce requested information during the investigation and criticized Hyundai for presenting costs that were unreliable.

"Frankly, we didn't expect it (the dumping margins) to be that high," said Greg Young, an official at Hyundai Auto Canada, adding that Hyundai Canada top officials were all at meetings in Korea when the decision was announced yesterday.

He said he still hasn't been in touch with Hyundai Auto Canada president B.J. Park.

Pass on fines

If the federal tribunal rules against Hyundai, the company must, by law, pass the fines onto buyers by increasing the costs of cars sold in Canada.

"You owe the Crown money and it's like not paying your taxes. If you don't do it, it's serious," said a Revenue Canada official.

Young said that a negative ruling won't necessarily affect plans to complete a \$200-million auto assembly plant in Bromont, scheduled to employ 1,200 workers and produce 100,000 cars by 1991.

"I haven't heard anybody say, 'Gee, the dumping decision is going to cause a liquidity situation that makes Bromont impossible,'" said Young. "It's pretty late to say, 'Hold off sports fans (at Bromont).'"

Penalty could kill sales of Hyundai auto executives say

Financial Times

TORONTO — The sale of Hyundai cars in Canada would collapse if the Canadian Import Tribunal upholds a preliminary finding of dumping and the South Korea-based company is forced to sharply raise prices, auto industry executives said yesterday.

This week, the Department of National Revenue made a preliminary ruling of dumping against Hyundai Auto Canada Inc.

The federal government launched the dumping investigation after General Motors of Canada Ltd. and Ford Motor Company of Canada Ltd. jointly filed a 3,000-page complaint with federal officials.

The investigation covers the period from Jan. 1, 1986, to March 31, 1987, when the government says Hyundai imported 77,313 cars to Canada priced an average of 36.3 per cent below their selling price in South Korea.

Dumping occurs when a company sells its product in a foreign market for less than it sells the same product in its home market, thereby causing potential injury to rival manufacturers in the export market.

"Hyundai would have severe marketing problems if they were forced to add \$3,600 to the price of a \$10,000 car," said Victor Lonmo, president of the Automobile Parts Manufacturing Association of Canada.

"Hyundai's sales and market share would collapse if the tribunal upholds the finding," Lonmo said.

The association has been concerned for some time about the rapid increase in the sales of Hyundai's popular Pony, Excel and Stellar models in Canada.

"Loss-leaders and buying market share are two of the oldest tricks in

the marketing book and with dumping margins like this, they're buying the market," Lonmo said.

Philippe Lacasse, president of Toronto-based P and A Euro-Cars Ltd., the largest Hyundai dealer in Canada, admitted the company would be in trouble if the import tribunal upholds the government's preliminary finding.

"If the charges stick, the 200 Hyundai dealers may as well close their doors," Lacasse said.

Greg Young, manager of public relations for Hyundai Canada, said the Markham, Ont.-based company is optimistic its case will be understood.

"We feel pretty confident that the estimates of dumping will be drastically reduced once the Department of National Revenue has time to digest some of the data that we've just given them," Young said.

Hyundai would not have to raise its retail prices unless the dumping verdict were confirmed by the tribunal, but in the meantime it may choose to post a bond to cover the margin of alleged dumping.

Lacasse said Hyundai is acting as a model corporate citizen and has invested \$400 million in a new assembly plant in Bromont, \$22 million in a factory in Newmarket, Ont., and a further \$27 million for its head office in Markham.

"Hyundai has reinvested all the profits from its Canadian sales in Canada," he said.

The Department of Revenue now has 90 days to confirm or revise its estimate of the extent of alleged dumping. The import tribunal then has 30 days to hold public hearings and issue its own finding.

That final ruling, if upheld, should be known by March or April of 1988.

Price ruling won't affect Bromont plant: Hyundai

The dumping ruling against Hyundai Motor Co. of South Korea will not affect the company's \$325-million plant under construction in Bromont, an official for the company's Canadian subsidiary said yesterday.

"It (the plant) is too far along at this point," marketing manager Greg Young said in a telephone interview from the Toronto head office. "Besides, this is only the first step in a long process."

The Bromont plant is expected to employ 1,200 workers and turn out 20,000 cars during the first year of operations beginning next fall. It is scheduled to move up to 100,000 units by 1991, depending

on market demand.

On Tuesday, Revenue Canada ruled that Hyundai dumped 99.9 per cent of the 77,313 cars it exported to Canada between Jan. 1, 1986 and March 31, 1987. The ruling follows an 18-month investigation after General Motors of Canada Ltd. and Ford Motor Co. of Canada Ltd. complained that Hyundai was undercutting their prices unfairly.

Revenue Canada ruled that Hyundai priced their cars sold in Canada 36.3 per cent below their selling price in Korea.

If it is found that the dumping caused injury to domestic car makers, then Hyundai would be forced to raise its car prices.

Hyundai conteste les tarifs anti-dumping

Associated Press

SÉOUL

■ Hyundai Motor Co. pourrait être obligée de réviser à la baisse ses projets d'investissement au Canada si le gouvernement Mulroney maintient les tarifs anti-dumping imposés il y a quelques jours au fabricant sud-coréen, a rapporté hier l'agence de presse *Yonhap*.

L'agence sud-coréenne cite, sans les nommer, des gens d'affaires affirmant que Hyundai n'adopterait une telle mesure qu'en dernier recours. Pour le moment, la compagnie, qui fait actuellement construire deux usines au Canada, espère encore que le Canada reviendra sur sa décision.

Reconnaissant la semaine dernière que Hyundai fait une concurrence déloyale aux fabricants canadiens — GM-Canada et Ford-Canada s'étaient plaints à ce sujet — Ottawa a décrété que les voitures sud-coréennes seraient soumises à un tarif moyen de 36 p. cent.

Hyundai prétend que ce tarif provisoire est tellement élevé qu'il équivaut à empêcher la compagnie de vendre ses voitures au Canada. Le fabricant sud-coréen affirme en outre que cette décision est injuste, parce que basée sur les seules allégations unilatérales de GM et Ford.

Le Tribunal canadien des importations doit réétudier le cas Hyundai et rendre une décision finale le 23 février prochain.

Hyundai may trim plants if duty isn't lowered

SEOUL (AP) — Hyundai Motor Co. of South Korea may have to consider reducing its investment in auto plants under construction in Canada unless the Mulroney government lowers the high anti-dumping duty imposed on Hyundai cars, according to the Yonhap news agency.

Yonhap quoted unidentified South Korean business sources Saturday as saying that Hyundai's consideration of a scale-down of its investment in Canada will be the "last resort," adding that its present primary objective is to get Canada to reverse or modify its high anti-dumping rate.

Acting on complaints from General Motors of Canada and Ford of Canada, the Revenue and Customs Department in Ottawa decided early last week that Hyundai cars were being sold in Canada at unfairly low prices and imposed an average 36-per-cent provisional duty on the vehicles.

Revenue Canada ruled that Hyundai priced their cars sold in Canada 36.3 per cent below their selling price in Korea.

Hyundai officials said the provisional duty is so high that Hyundai would be driven out of business in Canada.

They complained the ruling was not warranted because it was based

on unilateral allegations by GM and Ford.

The Canadian Import Tribunal is slated to review the case and issue a final ruling by Feb. 23.

Hyundai plans a \$300-million auto assembly plant with an annual production capacity of 100,000 cars in Bromont, Que. and a \$20-million auto parts plant in Newmarket, Ont., both of which are planned to begin operations in 1989.

The projected Quebec plant is to assemble Hyundai's new medium-sized Y2 car models. It is expected to employ 1,200 workers and turn out 20,000 cars in its first year of operations, moving up to 100,000 units by 1991, depending on market demand.

Yonhap quoted the sources as saying that Hyundai suspected GM and Ford filed complaints against Hyundai to block the entry of the Y2 medium-sized models into the Canadian market, not against Hyundai's small cars now sold in Canada.

Hyundai officials were not available to comment on the Yonhap report.

Hyundai sold 79,000 cars in Canada in 1985, or 7 per cent of the market.

In the last two years, that has fallen to 5 per cent of the market.

HYUNDAI MENACE DE REVISER SES INVESTISSEMENTS AU CANADA

SÉOUL (AP) — La compagnie Hyundai, en Corée du Sud, pourrait reconsidérer ses investissements dans les usines d'automobiles actuellement en construction au Canada, à moins que le gouvernement Mulroney n'abaisse ses exigences anti-dumping imposées aux voitures Hyundai, a indiqué l'agence de presse sud-coréenne Yonhap.

L'agence cite des sources non identifiées

de la compagnie; elles précisent qu'Hyundai n'envisagerait qu'en dernier recours une diminution de ses investissements au Canada. Actuellement, l'objectif consiste plutôt à amener le Canada à éliminer ou à modifier ses mesures anti-dumping.

C'est à la suite de plaintes de la part de General Motors du Canada et de Ford du Canada que le ministère fédéral du Revenu a convenu au début de la semaine dernière que les automobiles Hyundai sont vendues à des prix injustement trop bas et qu'il a imposé une taxe de 36 pour cent sur ces véhicules.

Les dirigeants d'Hyundai ont affirmé que cette taxe est si élevée que la compagnie pourrait être évincée du marché au Canada. Ils ont critiqué cette mesure basée sur les seules allégations de GM et de Ford.

Le tribunal canadien des importations doit se pencher sur cette question et rendre un jugement final d'ici le 23 février.

Hyundai construit au Québec une usine de \$300 millions qui pourra produire 100,000 voitures, et une autre de \$20 millions en Ontario. Les deux installations doivent entrer en opérations en 1989.

Hyundai denies new Quebec car plant to be scaled down because of probe

BY BRIAN MILNER
The Globe and Mail
with Dow Jones

Hyundai Motor Co. will not scale down plans for its car assembly plant under construction in Bromont, Que., regardless of the outcome of a federal dumping probe, a spokesman for the company's Canadian marketing arm says.

"Production is not being scaled back. The construction projects are not being scaled back," said the spokesman for Hyundai Auto Canada Inc. of Markham, Ont.

Hyundai officials in South Korea earlier took pains to deny news reports that the company might reduce Canadian investment plans because of a preliminary dumping ruling against the company.

Bromont is still scheduled to produce 100,000 cars a year when it reaches full capacity in 1991, the company said.

Hyundai also said that it will not cut back its planned small-car exports to Canada.

The strong denials were designed to assure potential Canadian customers and nervous dealers that the company plans to stay in the market.

Hyundai Canada executives also held meetings with employees to allay fears of layoffs and to boost morale.

A large shipment of Hyundai cars cleared customs just before the Nov. 24 ruling that applied preliminary dumping margins averaging 36 per cent. The new rates will apply to the next shipload, scheduled for some time in January.

"We're going to post a bond for the interim period and wait for the final decision, which we think will be far more realistic," said Thomas Ciresa, executive vice-president of sales, marketing, parts and service with Hyundai Canada.

The company initially had some reports of cancelled sales "when the little hand grenade went off," Mr. Ciresa said.

Although it is too early to evaluate the actual effect on purchases, "the immediate follow-up has been an improvement in traffic and sales, which is the opposite of what our competitors wanted to see."

The South Korean Yonhap News Agency reported Saturday that the auto maker was concerned that it would be driven out of business in Canada unless the preliminary

dumping finding was altered.

Hyundai Canada will sign a \$100-million (U.S.) loan agreement Tuesday with a banking syndicate led by Chemical Bank to help finance construction of the \$300-million Bromont plant. Officials said the plant is 90 per cent complete.

The preliminary dumping ruling by Revenue Canada followed investigation of a complaint filed by the Canadian subsidiaries of General Motors Corp. and Ford Motor Co.

Mr. Ciresa said the investigating team has had "communications problems" with Hyundai officials in South Korea.

The parent company said it thinks the case can be resolved in a "reasonable and smooth" manner.

The Canadian Import Tribunal is to review the case and issue a final ruling by Feb. 23.

Hyundai said it eventually will be well received in Canada because it is making a considerable investment in the Bromont plant and in a parts plant at Newmarket, Ont., and also because it has been importing \$16-million to \$24-million worth of auto parts from Canada, a major market for its cars.

Industrie de l'automobile

BROMONT ET BOISBRIAND MENACÉES DE FERMETURE

WASHINGTON (PC) — Les deux seules manufactures d'automobiles au Québec, celles de Bromont et de Boisbriand, sont au nombre de la dizaine d'usines menacées de fermeture en Amérique du Nord à cause d'une surcapacité de production.

Dans un rapport qui doit être rendu public plus tard au cours du mois, l'entreprise Autofacts Inc., de Philadelphie, prévient qu'au moins onze usines de montage de véhicules automobiles, au Canada comme aux États-Unis, pourraient fermer leurs portes dès le début de la prochaine décennie, tout simplement parce que l'industrie sera alors en mesure de produire

beaucoup plus d'automobiles que le marché ne peut en absorber. Du coup, des milliers de travailleurs perdraient leur emploi.

Le président d'Autofacts, M. Bill Pochiluk, expliquait jeudi que l'afflux des modèles japonais sur le marché nord-américain entraînera une capacité de production excédentaire de cinq millions d'automobiles par an dès 1992.

biles par an dès 1992.

En d'autres termes, les fabricants de véhicules automobiles au Canada et aux États-Unis seront en mesure de produire 18 millions d'autos et de camionnettes par an, en 1992, mais ils ne pourront en vendre que 13 millions.

La firme américaine, qui se présente comme la plus grosse compagnie de recherche sur le secteur automobile en Amérique du Nord, identifie les onze sites jugés les plus vulnérables et les plus susceptibles de fermer. Les trois usines canadiennes du lot sont Hyundai à Bromont,

GM à Boisbriand et Chrysler, à Brampton, en Ontario.

Pronostics pessimistes

Même si elle sera à la fine pointe du progrès, l'usine de \$325 millions de Hyundai, présentement en construction à Bromont, pourrait être incapable d'élargir suffisamment ses marchés canadien et américain pour assurer sa survie à long terme, soutient M. Pochiluk.

Pour l'inciter à venir s'installer au Québec, les gouvernements du Québec et d'Ottawa avaient offert d'alléchants avantages à la firme sud-coréenne. L'usine doit ouvrir un plus tard cette année, et employer 1,200 personnes en 1991.

L'usine de General Motors, à Boisbriand, qui avait échappé à la fermeture l'an dernier et dont les installations ont été modernisées grâce à un prêt conjoint Québec-Ottawa de \$220 millions, sans intérêt, est aussi menacée. L'usine, qui peut employer jusqu'à 4,000 travailleurs, produira la Chevrolet Celebrity, un modèle au potentiel de vente incertain, soutient Autofacts.

L'usine Chrysler, de Brampton, en Ontario, un petit établissement de construction de Jeeps, risque aussi de cesser ses opérations.

Vers une surproduction d'automobiles

Les usines de Boisbriand et de Bromont menacées de fermeture

WASHINGTON (PC) — Les deux seules manufactures d'automobiles au Québec, celles de Bromont et de Boisbriand, sont au nombre de la dizaine d'usines menacées de fermeture en Amérique du Nord à cause d'une surcapacité de production.

Dans un rapport qui doit être rendu public plus tard au cours du mois, l'entreprise Autofacts, de Philadelphie, prévient qu'au moins onze usines de montage de véhicules automobiles, au Canada comme aux États-Unis, pourraient fermer leurs portes dès le début de la prochaine décennie, tout simplement parce que l'industrie sera alors en mesure de produire beaucoup plus d'automobiles que le marché ne peut en absorber. Du coup, des milliers de travailleurs perdraient leur emploi.

Le président d'Autofacts, M. Bill Pochiluk, expliquait jeudi que l'afflux des modèles japonais sur le marché nord-américain entraînera une capacité de production excédentaire de cinq millions d'automobiles par an dès 1992.

En d'autres termes, les fabricants de véhicules automobiles au Canada et aux États-Unis seront en mesure de produire 18 millions d'autos et de camionnettes par an, en 1992, mais ils ne pourront en vendre que 13 millions.

La firme américaine, qui se présente comme la plus grosse compagnie de recherche sur le secteur automobile en Amérique du Nord, identifie les onze sites jugés les plus vulnérables et les plus susceptibles

de fermer. Les trois usines canadiennes du lot sont Hyundai à Bromont, GM à Boisbriand et Chrysler, à Brampton, en Ontario.

Même si elle sera à la fine pointe du progrès, l'usine de \$ 325 millions de Hyundai, présentement en construction à Bromont, pourrait être incapable d'élargir suffisamment ses marchés canadien et américain pour assurer sa survie à long terme, soutient M. Pochiluk.

Pour l'inciter à venir s'installer au Québec, les gouvernements du Québec et d'Ottawa avaient offert d'alléchants avantages à la firme sud-coréenne. L'usine doit ouvrir un plus tard cette année, et employer 1.200 personnes en 1991.

L'usine de General Motors, à Boisbriand, qui avait échappé à la fermeture l'an dernier et dont les installations ont été modernisées grâce à un prêt conjoint Québec-Ottawa de \$ 220 millions, sans intérêt, est aussi menacée. L'usine, qui peut employer jusqu'à 4.000 travailleurs, produira la Chevrolet Celebrity, un modèle au potentiel de vente incertain, soutient Autofacts.

L'usine Chrysler, de Brampton, en Ontario, un petit établissement de construction de Jeeps, risque aussi de cesser ses opérations.

Bromont: technologie éprouvée et travailleurs motivés

L'usine d'assemblage Hyundai de Bromont a défrayé les manchettes depuis l'annonce même du projet. Annoncée en pleine campagne électorale, la construction de cette usine créatrice d'emplois a été remise en question à plusieurs reprises. Et les rumeurs ont eu d'autant plus de facilité à circuler que la position des voitures Hyundai sur le marché canadien a connu une baisse importante. Pourtant, au fil des mois, les travaux se sont poursuivis et la construction progresse selon les échéanciers prévus.

Au moment même où les travaux de parachèvement de l'usine amorcent leur phase finale, nous avons eu l'occasion d'aller visiter cette usine. Ce qui nous a permis d'en savoir davantage sur les méthodes qui seront utilisées dans l'assemblage de ces voitures. Incidemment, depuis que Hyundai a été blanchie de l'accusation d'avoir pratiqué une politique de dumping, il est certain que la position de la compagnie est plus forte qu'auparavant et que cette usine occupe une place encore plus importante dans l'activité nord-américaine de la compagnie.

Une usine d'assemblage

Il faut avant tout préciser que l'usine de Bromont est une usine d'assemblage. Ce qui signifie que les pièces maîtresses seront fabriquées en Corée et assemblées à Bromont. En clair cela signifie que le moteur, la transmission, le rouage d'entraînement et les pièces de la carrosserie seront importés. Toutefois, plusieurs éléments de la voiture seront également fabriqués au Canada. Il s'agira vraisemblablement d'accessoires comme les balais d'essuie-glace, les pare-brises, les phares, la garniture et une foule d'autres produits similaires.

D'autre part, la caisse sera assemblée à Bromont à partir de pièces de carrosserie estampées en sol coréen. Ce qui explique pourquoi l'usine Hyundai de Bromont est dotée d'un atelier

de peinture des plus complet, puisque la caisse sera entièrement assemblée et peinte au Canada. C'est ce qui distingue l'usine de Bromont des usines opérant selon le procédé « knock down » ou on complète l'assemblage d'une voiture qui est toute usinée et dont la carrosserie est déjà assemblée et peinte à son point d'origine.

Sophistiquée mais mais non révolutionnaire

Cette usine Hyundai en sol canadien sera la première à être construite hors de la Corée par ce producteur. D'autre part, elle sera en grande partie inspirée de celle d'Ulsan, en Corée, et fera appel à de nombreux robots pour procéder à l'assemblage de

la voiture. Ce qui ne signifie pas pour autant que la conception de cet établissement soit révolutionnaire. A Bromont comme à Ulsan, il n'y a pas de chariots téléguidés, ni de machines-outils commandées par ordinateur. On y retrouve surtout une chaîne de montage semi-traditionnelle serpentant le plancher de l'usine. Un raffinement toutefois, des plate-formes spéciales permettront aux travailleurs de progresser à la même vitesse que les convoyeurs. Ce qui facilite grandement leur travail. De plus, les robots seront omniprésents. Par ailleurs, l'atelier de peinture est très sophistiqué avec de nombreux bains d'apprêts et des chambres à peinture par dépôt électrostatique. En résumé, une usine de conception relativement traditionnelle

mais faisant appel à un outillage de conception moderne.

Priorité au facteur humain

Lors de l'annonce de l'implantation d'une usine Hyundai en sol québécois, nombreux ont été ceux et celles qui se sont interrogés quant à la qualification de la main-d'oeuvre qui allait être embauchée. En effet, à part l'usine General Motors de Boisbriand, le Québec n'avait jamais eu d'usine d'assemblage automobile.

Cependant, comme le modèle qui doit être construit sera tout nouveau, il sera plus facile de former le personnel dès le début. Car, même dans les autres usines dotées de personnel d'expérience, la mise en oeuvre de la

production d'un nouveau modèle demande que l'on familiarise les employés avec les nouvelles méthodes de production. Ce qui facilitera d'une part le recrutement et la formation du personnel.

Chez Hyundai, on insiste sur la qualité du personnel qui a été et qui sera embauché. On recherche non seulement des personnes dont la dextérité manuelle est supérieure à la moyenne, mais des gens qui apprécient le travail bien fait et qui se refusent à bâcler leur tâche. En fait, chaque employé qui aura passé le test de sélection devra faire face à une batterie de tests qui dure huit heures. Il faut de plus préciser qu'un groupe d'employés a déjà suivi un stage à l'usine d'Ulsan en Corée et qu'un autre s'y rendra incessamment.

Puis, une fois l'outillage en place à Bromont, la formation se poursuivra au Canada.

La voiture « Y »

Contrairement à ce que plusieurs personnes pourraient croire, ce ne sera ni une Excel et encore moins la Stellar qui seront assemblées à Bromont mais un tout nouveau modèle connu sous le nom de code de « Y ». Il s'agira d'une traction avant de catégorie compacte, qui sera propulsée par un moteur V6 développé par Hyundai et Mitsubishi. Les autres éléments de la voiture ont été dessinés par les ingénieurs de Hyundai. Cette compacte permettra à ce constructeur de proposer une gamme plus diversifiée sur le marché nord-américain.

Quant au début de la production, il est prévu pour décembre 1988. La capacité de l'usine pour la première année sera de 30 000 unités. Puis, avec l'addition d'un quart additionnel de travail en 1990, ce total sera porté à 60 000. La capacité de production totale de cette usine est de 100 000 unités.

Il semble que Hyundai n'a rien négligé jusqu'ici pour que les voitures fabriquées à cette usine soient de première qualité. Après tout, il en va du développement de la compagnie en Amérique du Nord. Quant à la voiture, à ses performances et à sa finition, un essai routier lors de son lancement nous permettra de voir si l'usage est en conformité avec les promesses.

Les travaux de construction des édifices proprement dits sont terminés à l'usine Hyundai de Bromont. Il reste à procéder à l'installation des machines-outils. Le début de la production est prévu pour décembre 1988.



Bourassa croit que la remise en cause du libre-échange menacera le Pacte de l'auto

BERNARD DESCÔTEAUX

NEWPORT (R.I.) — La volonté des John Turner et David Peterson de remettre en cause l'accord du libre-échange au lendemain de la prochaine élection fédérale pourrait amener le gouvernement américain à remettre en question d'autres ententes comme le Pacte de l'auto.

Selon le premier ministre Robert Bourassa, tel est le risque que le Canada pourrait encourir si jamais un nouveau gouvernement canadien dirigé par le Parti libéral de John Turner voulait renier la signature du gouvernement Mulroney.

• Il faut tenir compte que le gouvernement américain a aussi des ententes. Je pense au Pacte de l'auto.

Ce genre de choses là n'est jamais unilatéral », a dit M. Bourassa hier à l'issue d'un débat sur le libre-échange qui avait lieu dans le cadre de la Conférence annuelle des gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre et des premiers ministres de l'est du Canada.

M. Bourassa répliquait la décision du Parti libéral fédéral de faire de l'accord de libre-échange l'enjeu principal de la prochaine élection.

Il répondait aussi au premier ministre ontarien David Peterson dont la province pourrait être profondément affectée par une remise en cause du Pacte de l'auto.

Aux yeux du premier ministre Bourassa, le danger d'une remise en question de l'accord est en réalité très mince. L'important pour l'instant est de s'assurer que le Parlement canadien et le Congrès américain adoptent les lois de mise en oeuvre de ce traité. Une fois cela fait, il sera difficile de toucher à l'accord, croit-il.

• Ça m'étonnerait beaucoup qu'un éventuel (nouveau) gouvernement remette en cause la signature du gouvernement précédent », a-t-il dit avant de souligner que le gouvernement américain pourrait réagir dans le cas contraire.

Présent hier à la conférence, le négociateur américain de l'accord de libre-échange, Peter Murphy, s'est cependant un peu inquiété dans des conversations privées des intentions des libéraux.

Dans un discours devant les participants à la conférence, M. Murphy s'est dit confiant de voir l'accord de libre-échange ratifié par le Congrès américain au cours du mois d'août. Il y a 99 % du code du travail qui est accompli et il y a un dernier coup à donner, a-t-il dit, invitant les gouverneurs à faire pression auprès des sénateurs et des membres de la Chambre des représentants pour qu'ils

adoptent la loi de mise en oeuvre du traité.

Des problèmes se posent néanmoins, a noté le négociateur américain qui a rappelé quelques uns des sujets d'inquiétude qui se sont faits jours au Congrès. Les producteurs américains d'uranium et les pêcheurs de homards de la Nouvelle-Angleterre ont entrepris une campagne contre l'accord qui, à leur avis, créera des conditions difficiles pour eux.

La conférence des gouverneurs et des premiers ministres a pris fin hier midi par un consensus pour tenir la prochaine au Québec. Il y aura un thème unique, l'environnement. Selon M. Bourassa, on exprime ainsi la volonté des participants à la conférence de faire de la lutte aux pluies acides une priorité.

La conférence aura probablement lieu à Montebello, une région où, note M. Bourassa, on peut voir l'effet des pluies acides sur les forêts. On pourrait aussi élargir le cadre de la conférence pour accueillir comme observateurs des provinces comme l'Ontario et des États comme le Michigan, l'Ohio, New York qui sont touchés par les pluies acides.

Dans leurs discussions de deux jours, les participants à la conférence ont parlé un peu d'énergie, surtout pour constater que les marchés étaient en croissance pour l'électricité. M. Bourassa s'en réjouit, lui qui poursuit des négociations pour conclure d'autres ventes d'électricité aux États-Unis.

Le principal obstacle qu'il faut surmonter est l'absence de lignes de transmission, a noté le premier ministre. Avec la construction d'une ligne de 2,000 mégawatts vers le Maine tel que projeté, le Québec aura une véritable autoroute de l'électricité, a-t-il dit. Cette ligne ser-

vira à transporter les 900 mégawatts que le Maine a promis d'acheter. La capacité restante de la ligne pourra servir pour alimenter le New-Hampshire qui ne peut mettre en opération une centrale nucléaire de 1,100 mégawatts parce qu'elle est trop proche de Boston.



Le président de Ford Canada, Kenneth W. Harrigan et Raymond Leduc, directeur de Ford Canada pour le Québec, quelque temps avant le début de l'assemblée annuelle de la société qui avait lieu hier à Québec.

PHOTOLASER PC

Ford achètera la totalité de la production de Montupet

L'usine de Rivière Beaudet fournira pour plus de \$50 millions annuellement de culasses et de collecteurs d'admission

Presse Canadienne

QUÉBEC

Jusqu'en 1992, Ford Canada achètera 100 pour cent des produits que fabriquera l'usine de la société Montupet, qui s'installera bientôt au Québec, a annoncé hier le président de Ford Canada, M. Kenneth Harrigan.

La nouvelle usine Montupet, qui créera 650 emplois au Québec, fabriquera entre autres des culasses et des collecteurs d'admission en aluminium pour les voitures et camions.

La semaine dernière, on avait annoncé l'implantation de Montupet à Rivière Beaudette, près de la frontière ontarienne, mais on n'avait pas dit que Ford serait acheteur des pièces fabriquées.

Chez Ford, on évalue à \$50 millions le montant des achats qui seront effectués d'ici 1992, ce qui porte à plus de \$100 millions les achats que Ford effectue au Québec, a déclaré hier M. Harrigan, qui était de passage à Québec, où il a assisté à la réunion annuelle du conseil d'administration de Ford Canada.

C'est la première fois que Ford Canada tient sa réunion annuelle dans la Vieille Capitale.

Libre-échange

Abordant la question du libre-échange, le président de Ford Canada a indiqué que le traité que le Canada doit signer avec les États-Unis n'affectera probablement pas le prix des voitures.

Toutefois, a-t-il ajouté, il affectera le prix des garanties et des pièces de remplacement, lesquels vont être moins élevés. «La plupart des pièces de remplacement proviennent des États-Unis et il y a des frais de douanes. Lorsque ces barrières tarifaires seront abolies, il en coûtera moins cher pour les pièces», a expliqué M. Harrigan.

Le traité canado-américain n'abolira pas les droits de douanes sur les voitures neuves, mais il les abolira sur les voitures usagées, progressivement, à compter de 1989.

Le président de Ford Canada ne croit pas par ailleurs que le libre-échange entraînera la fermeture d'usines automobi-

les américaines installées au Canada.

«Lorsqu'il y a eu la récession, dans les années 80, Ford a dû fermer plusieurs usines, mais il n'a pas touché aux usines canadiennes, car elles donnent un bon rendement. Si nous demeurons productifs, il n'y aura pas de problèmes», croit-il.

De plus, si le taux de change reste bas entre le dollar canadien et le dollar américain, les concessionnaires canadiens seront avantagés parce que les voitures seront moins chères au Canada qu'aux États-Unis.

C'est ce qui s'est produit l'an dernier, alors que le dollar valait moins de 80 cents US. Plusieurs Américains sont venus acheter leur voiture au Canada, parce qu'ils y étaient gagnants, même en payant les frais de douanes, a signalé M. Harrigan.

Ford Canada a poursuivi sa lancée cette année avec une augmentation de 2,8 pour cent du volume de ses ventes d'automobiles. Les marques construites au Canada sont la Tempo, la Topaz, les camions de série F, la Grand Marquis et la Crown Victoria.

1944: quelque 3,000 personnes participent à une manifestation anti-conscription à Montréal.

1963: ouverture du premier garage d'automobiles à Montréal.



Hyundai cars made in Quebec have Italian name.

French counts — sometimes

With every day that passes, Robert Bourassa shows himself a more and more enigmatic defender of the French language in North America.

His administration has provided the Hyundai Corp. with about \$51 million of public money in financial incentives to help fund construction of the new assembly plant in Bromont, which is to produce a single line of cars, the mid-size sedan that began to roll off the assembly line this month.

What is the new vehicle

called? The *Sonata*, a name that is excellent Italian, and pretty good English, too. It may even mean something in Korean. But French it ain't.

The correct version of the name in French would be *Sonate*.

Isn't this the sort of sinister, conspiratorial happening that Jacques Parizeau and Gilles Rheaume should look into? After all, \$51 million should buy Quebecers a lot of *Sonates*.

HUGH HOOD
Montreal

À BROMONT

L'usine de pièces, ce n'est pas pour demain



Photo PC
Le grand manitou de Hyundai, M. Se Yung Chung et le maire Jean Doré avaient apparemment des choses fort drôles à se raconter.

(PC) - Le grand patron de la firme sud-coréenne Hyundai, Chung Se-Yung, a nié hier que son entreprise ait décidé de construire une usine de fabrication de pièces à Bromont, tout près de son usine d'assemblage d'automobiles.

Michel Van de Walle

« Nous n'avons rien annoncé et ce qu'il y avait dans les journaux n'est pas vrai », a dit M. Chung en faisant référence aux informations publiées la semaine dernière. On y prétendait alors que Hyundai annoncerait bientôt la construction d'une usine de pièces de \$140 millions à Bromont, conditionnellement au versement de subventions gouvernementales.

Mais interrogé davantage après ce démenti formel, M. Chung a semblé nuancer en disant qu'il n'y avait pas de projet pour une usine de pièces, tout au moins pas encore (« not yet »).

M. Chung, qui est le président du conseil d'administration de Hyundai en Corée du Sud, prononçait une allocution à la Sixième Conférence sur les débouchés commerciaux dans les pays du Pacifique, qui se tient à Montréal.

Le responsable des relations publiques chez Hyundai Auto Canada, Greg Young, devait cependant reconnaître lors d'un entretien avec la Presse Canadienne que des études de faisabilité sont en cours chez Hyundai pour accroître l'approvisionnement de l'usine de Bromont en pièces fabriquées au Canada. Toutefois, on ne sait pas encore si l'on cherchera davantage de fournisseurs canadiens ou si Hyundai construira une autre usine de pièces.

Lundi, Hyundai inaugurerait officiellement son usine de fabrication de roues en aluminium située à Newmarket, en Ontario.

À la Corporation de développement économique de Bromont, la commissaire-adjointe Claudine Messier relatait que ce projet d'usine de pièces « flotte dans l'air depuis un bon moment ». Cependant, croit-elle, Bromont serait en compétition avec d'autres régions du pays et Hyundai ne semblerait pas encore fixée quant au site éventuel.

Selon Greg Young, les automobiles actuellement produites ont un contenu canadien en valeur d'environ 25 pour cent (ou environ 15 pour cent en pièces), l'essentiel étant importé de Corée du Sud.

L'objectif de la compagnie est d'atteindre 50 pour cent. Ce faisant, Hyundai répondrait aux critères du Pacte de l'automobile et éviterait le paiement de frais de douanes de 2,5 pour cent pour ses exportations éventuelles aux États-Unis.

Chrysler

Par ailleurs, M. Chung a précisé hier que l'entente de production de véhicules pour la firme américaine Chrysler n'est pas encore officiellement signée. Il faut déduire de cette déclaration, confiait M. Young, qu'il reste probablement des détails à finaliser avant qu'elle ne soit paraphée.

L'accord de principe annoncé il y a quelques semaines prévoit que l'usine de Bromont assemblera 30,000 véhicules à compter de 1991 pour le constructeur américain. M. Young a précisé hier que l'on utiliserait les mêmes châssis et mécaniques que dans les Sonata. La coquille extérieure sera toutefois différente.

Cette année, l'usine de Bromont produira 25,000 voitures que Hyundai prévoit écouler sur le marché canadien. Mais éventuellement, lorsque la production atteindra sa vitesse de croisière de 70,000 Sonatas (plus les 30,000 Chrysler), il est vraisemblable que Hyundai exportera - à moins que le marché canadien n'absorbe toute la production. Les États-Unis sont un marché potentiel mais aussi les pays d'Europe de l'Ouest, signale Greg Young.

Libre-échange

Enfin, dans son allocution, M. Chung s'en est pris aux accords économiques régionaux tels que le libre-échange canado-américain ainsi que la Communauté européenne de 1992. Il y voit une tendance à constituer des blocs économiques régionaux dont les pratiques risquent de miner le commerce international. Évoquant la possibilité qu'un tel bloc se constitue aussi dans la région du Pacifique, M. Chung a dit qu'il « espère que nous n'emprunterons pas cette voie mais plutôt celle d'une plus grande ouverture et coopération dans le commerce international ».

Se référant aux intérêts immédiats de Hyundai, M. Chung a affirmé que le libre-échange canado-américain n'affectera pas son entreprise mais que ce type d'entente régionale va « causer des dommages au commerce mondial ».



Michel Van de Walle
de la Presse canadienne

LE GRAND patron de la firme sud-coréenne Hyundai, Chung Se-Yung, a nié hier que son entreprise ait décidé de construire une usine de fabrication de pièces à Bromont, tout près de son usine d'assemblage d'autos.

« Nous n'avons rien annoncé et ce qu'il y avait dans les journaux n'est pas vrai », a dit M. Chung en faisant référence aux informations publiées la semaine dernière. On y prétendait alors que Hyundai annoncerait bientôt la construction d'une usine de pièces de \$ 140 millions à Bromont, conditionnellement au versement de subventions gouvernementales.

Mais interrogé davantage après ce démenti formel, M. Chung a semblé nuancer en disant qu'il n'y avait pas de projet pour une usine de pièces, tout au moins pas encore (« not yet »).

M. Chung, qui est le président du conseil d'administration de Hyundai en Corée du Sud, prononçait une allocution à la Sixième Conférence sur les débouchés commerciaux dans les pays du Pacifique, qui se tient à Montréal.

Le responsable des relations publiques chez Hyundai Auto Canada, Greg Young, devait cependant re-

Hyundai: pas d'autre usine à Bromont

connaitre lors d'un entretien avec la Presse Canadienne que des études de faisabilité sont en cours chez Hyundai pour accroître l'approvisionnement de l'usine de Bromont en pièces fabriquées au Canada. Toutefois, on ne sait pas encore si l'on cherchera davantage de fournisseurs canadiens ou si Hyundai construira une autre usine de pièces.

Lundi, Hyundai inaugurerait officiellement son usine de fabrication de roues en aluminium située à Newmarket, près de Toronto. La nouvelle usine de \$ 20 millions va embaucher 100 ouvriers et produire un maximum de 300,000 roues par année. Ces roues vont être expédiées aux usines de Hyundai d'Ulsaw, en Corée du Sud, et de Bromont, au Québec, de même que chez les concessionnaires du Canada et des États-Unis.

À la Corporation de développement économique de Bromont, la commissaire-adjointe Claudine Messier relatait que ce projet d'usine de pièces « flotte dans l'air depuis un bon moment ». Cependant, croit-elle, Bromont serait en compétition avec d'autres régions du pays et Hyundai ne semblerait pas encore fixée quant au site éventuel.

Selon Greg Young, les automobiles actuellement produites ont un contenu canadien en valeur d'environ 25 % (ou environ 15 % en pièces), l'essentiel étant importé de Corée du Sud. L'objectif de la compagnie est d'atteindre 50 %. Ce faisant, Hyundai répondrait aux critères du Pacte de l'automobile et éviterait le paiement de frais de douanes de 2,5 % pour ses exportations éventuelles aux États-Unis.

Par ailleurs, M. Chung a précisé hier que l'entente de production de véhicules pour la firme américaine Chrysler n'est pas encore officiellement signée. Il faut déduire de cette déclaration, confiait M. Young, qu'il reste probablement des détails à finaliser avant qu'elle ne soit paraphée.

L'accord de principe annoncé il y a quelques semaines prévoyait que l'u-

sine de Bromont assemblera 30,000 véhicules à compter de 1991 pour le constructeur américain. M. Young a précisé hier que l'on utiliserait les mêmes châssis et mécaniques que dans les Sonata. La coquille extérieure sera toutefois différente.

Cette année, l'usine de Bromont produira 25,000 voitures que Hyundai prévoit écouler sur le marché canadien. Mais éventuellement, lorsque la production atteindra sa vitesse de croisière de 70,000 Sonatas (plus les 30,000 Chrysler), il est vraisemblable que Hyundai exportera — à moins que le marché canadien n'absorbe toute la production. Les États-Unis sont un marché potentiel mais aussi les pays d'Europe de l'Ouest, signale Greg Young.

Enfin, dans son allocution, M. Chung s'en est pris aux accords économiques régionaux tels que le libre-échange canado-américain ainsi que la Communauté européenne de 1992. Il y voit une tendance à constituer des blocs économiques régionaux dont les pratiques risquent de miner le commerce international. Evo-

quant la possibilité qu'un tel bloc se constitue aussi dans la région du Pacifique, M. Chung a dit qu'il « espère que nous n'emprunterons pas cette voie mais plutôt celle d'une plus grande ouverture et coopération dans le commerce international ».

Se référant aux intérêts immédiats de Hyundai, M. Chung a affirmé que le libre-échange canado-américain n'affectera pas son entreprise mais que ce type d'entente régionale va « causer des dommages au commerce mondial ».

M. Chung a enfin souhaité que les pays de l'Ouest accueillent avec ouverture la volonté de réforme qui se développe dans les pays socialistes, principalement en Chine et en Union soviétique. Il y voit là une occasion inestimable de « construire de meilleurs ponts culturels, économiques et politiques entre l'Ouest et ces pays » et ainsi favoriser, pour les pays du Pacifique en particulier, un environnement politique stable. « Aider à construire la paix dans la région est une bonne chose pour les affaires », a-t-il fait valoir.

Dans l'ordre habituel, le grand patron du Groupe Hyundai, M. Se Yung Chung, et le maire de Montréal, M. Jean Doré.

PHOTO PC

Hyundai chairman fears pacts to hurt world trade

The chairman of South Korea's giant Hyundai industrial conglomerate says he's worried regional trading pacts like the Canada-U.S. free-trade agreement and the 1992 plans of the European Community will eventually hamper free world trade.

"We in the international business community have a stake in working to prevent the emergence of regional trading blocks," S.Y. Chung said yesterday, addressing more than 250 participants at a four-day Montreal conference on business opportunities in the Pacific Rim.

Chung, whose company's 27 subsidiaries posted sales of \$21 billion U.S. last year, said he opposes the creation of a similar trading pact among countries of the Pacific Rim.

"It is my hope that we do not move in this direction but rather move towards greater openness and co-operation in international trade," he said.

Sees broader impact

Chung told reporters later that he doesn't think Hyundai will be affected in the short-term by the Canada-U.S. free-trade deal. Rather, he's concerned about the deal's broader impact. "For our particular interest I think it'll be okay," he said.

"Overall, it will damage world trade." He didn't elaborate.

Hyundai Auto Canada Inc. recently started production of the Sonata model at its \$325-million car assembly plant at Bromont, Que. The plant will produce 100,000 cars a year by 1991 for sale in Canada and the U.S.

Dismisses reports

Chung dismissed reports that the company now plans to build a parts plant at Bromont.

"We just opened an aluminum wheel plant in Newmarket (near Toronto) yesterday," he said. "We have no other plans yet."

Chung said he expects that Hyundai's North American 1989 car sales will be at the same level as last year, when they fell to 264,282 from 266,610 in the U.S. and to 31,013 from 50,000 in Canada.

Without specifically acknowledging that sales have been hurt by quality problems, he said he hoped sales would improve with the introduction this fall of an updated Excel sub-compact car.

However, Chung added that Hyundai's main goal is not to increase the quantity of car sales in North America. Rather, he said, "we're trying to sell quality cars with higher prices."



Gazette, Gordon Beck

Trade pacts worry Hyundai chairman

Mayor Jean Doré shakes hands with S.Y. Chung, chairman of South Korea's giant Hyundai. Chung told a conference on business opportunities in the Pacific Rim that pacts like the free-trade agreement might hamper free world trade. **Story, Page D-3.**

Hyundai prévoit maintenir ses ventes en Amérique en 89

La compagnie entrevoit élever la gamme de ses voitures

MIVILLE TREMBLAY

Les ventes de voitures Hyundai en Amérique du Nord vont demeurer stables au cours de l'année 1989, a déclaré hier à Montréal le président du conseil de Hyundai, M. S.Y. Chung.

«Je pense que cette année les ventes d'auto en Amérique du Nord seront à peu près au même niveau que l'an dernier», a-t-il affirmé en marge d'un congrès sur les opportunités d'affaires dans les pays riverains du Pacifique.

L'an dernier, le fabricant a vendu 264 000 voitures aux États-Unis, soit sensiblement le même nombre qu'en 1987. Au Canada, les ventes ont baissé du tiers pour atteindre 31 000 véhicules.

M. Chung a déclaré que la stratégie de sa compagnie était maintenant de vendre des «voitures de qualité à prix plus élevé».

A cet égard, en plus de la Sonata qui est depuis peu fabriquée à l'usine de Bromont, la société lancera en août une nouvelle version de la Excel, qui sera dotée d'un moteur plus puissant et d'une nouvelle carrosserie. Grâce à ces deux nouvelles voitures, «je pense que nous pourrions récupérer le marché que nous avons perdu», d'ajouter M. Chung.

Par ailleurs, le président du puissant conglomérat coréen a nié l'information publiée par La Presse à l'effet que sa société s'appretait à construire une usine de pièce de \$140 millions à côté de son usine d'assemblage de Bromont.

Il devait cependant nuancer aussitôt sa réponse en déclarant: «Nous venons tout juste d'ouvrir une usine de roues en Ontario. Nous n'avons pas d'autre projet pour l'instant (no other plans yet).» Le président de Lavalin, M. Bernard Lamarre, qui se tenait à ses côtés, a immédiatement repris les deux mots: «not yet».

En ce moment, les voitures assemblées à Bromont ont un con-

tenu canadien de 25 p. cent, proportion que Hyundai veut graduellement augmenter à 50 p. cent afin de rencontrer les exigences du Pacte de l'automobile.

Sur la question des relations de travail, M. Chung a reconnu que Hyundai sortait d'une période difficile et qu'elle n'avait pas terminé son apprentissage: «Nous devons apprendre à travailler avec les syndicats.» Il a cependant nié que des cadres de sa société aient kidnappé l'an dernier un leader syndical coréen, un incident qui a valu une bien mauvaise publicité à la compagnie.

Dans son discours, M. Chung

s'est inquiété de la montée des blocs commerciaux régionaux que sont la Communauté économique européenne et l'Accord de libre-échange canado-américain.

En conférence de presse, il précisé que l'Accord de libre-échange n'affectait pas Hyundai de façon particulière, mais qu'il est «une mauvaise chose pour le commerce mondial».

M. Chung a dit espérer que les pays asiatiques n'emprunteront pas la même voie.

Il s'est par contre félicité des réformes fondamentales qui sont en cours en République populaire de Chine et en Union Soviétique.



S. Y. Chung, pdg de Hyundai, de passage à Montréal hier pour assister à un colloque sur les occasions d'affaires dans les pays riverains du Pacifique

PHOTO PIERRE CÔTÉ, La Presse

South Korean business leader criticizes Canada-U.S. trade deal

BY HARVEY ENCHIN
The Globe and Mail

MONTREAL

The free-trade accord between Canada and the United States "will damage world trade," says Se Yung Chung, chairman of the Hyundai Business Group, South Korea's biggest conglomerate and owner of Hyundai Motor Co.

He made the comment to reporters after delivering a speech to a conference on economic opportunities in Pacific Rim countries. In the address, he said economic regionalism is an impediment to openness and co-operation in international trade.

Mr. Chung held up the free-trade agreement between Canada and the United States as an example of the development of regional trading blocs that threaten to stifle the global flow of trade and investment.

Even more menacing is the European Community's attempt to create an integrated, barrier-free market by 1992, he suggested. "I hope it doesn't work so we can have a free trading world."

He warned that while the vision of a customs-free internal European market may be appealing to its member states, it raises the problem of its trade and investment policy toward non-member states.

"Although the EC has stated its commitment to a liberal trade policy, its recent actions toward non-member states do not encourage optimism," he said.

Mr. Chung told the conference that the international business community has a stake in working to prevent the emergence of regional trading blocs.

"Over all," he said later, "regionalism is no good for the future."

In an apparent response to a scolding this week by U.S. President George Bush, who told the export-oriented nation to drop its protectionist barriers, Mr. Chung said it is time for South Korea to liberalize its import policies. "We have to open our market to the free world."

South Korea's gross domestic product is expected to reach \$194-billion (U.S.) this year.

Turning to corporate matters, Mr. Chung told reporters that Hyundai plans to set up a finance company in the Los Angeles area in the next few months to help increase U.S. sales. Earlier this month, Hyundai Auto Canada Inc. said it will supply from its plant in Bromont, Que., 30,000 cars a year to Chrysler Corp. of Detroit for sale in the United States.

He denied reports that the cars will be four-wheel-drive vehicles but said they will be based on a version of its Sonata model.



Hyundai chairman Se Yung Chung chats with Mayor of Montreal Jean Dore.

Canadian Press

Mr. Chung also dismissed as "not true" a report that the company will build an ancillary plant next to its Bromont factory. He said the company had just opened an aluminum fabricating plant in Newmarket, Ont., a day earlier.

The denial so infuriated the reporter from La Presse who had reported the story of a second plant in the French-language daily that he accused Hyundai of kidnapping a labor leader in South Korea.

Mr. Chung admitted Hyundai has had testy industrial relations but attributed them to South Korea's process of democratization.

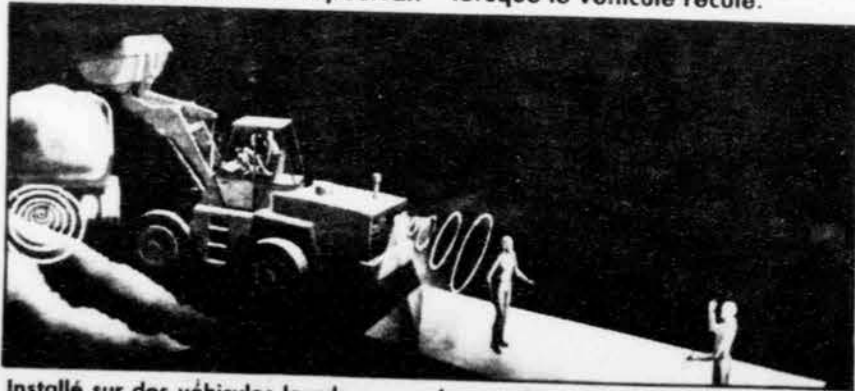
"Labor and management are learning to negotiate," he explained.

Hyundai shipped its first cars to Canada about four years ago. Its new strategy is to ship "higher-quality cars with higher prices."

Pour prévenir les accidents bêtes, le «smart» sensor

Un nouveau système de radio-détection destiné à être installé sur les véhicules automobiles pourrait

sauver des vies humaines en évitant des renversements de piétons lorsque le véhicule recule.



Installé sur des véhicules lourds ou sur des autobus scolaires, le Smart Sensor pourrait permettre de sauver des vies. Il s'agit d'un radar qui permet de détecter la présence de personnes ou d'obstacles à l'arrière du véhicule.

Ce système, qui commence à faire son apparition aux Etats Unis, fonctionne sur le principe des ultra-sons qui, projetés sur un obstacle, sont recaptés par l'appareil installé à l'arrière du véhicule.

Le Smart Sensor, qui d'abord fut installé sur de la machinerie lourde, commence maintenant à être installé sur des autobus d'écoliers et des automobiles.

On espère pouvoir ainsi sauver des vies d'enfants, en faisant en sorte que le chauffeur d'un autobus soit prévenu de la présence de quelqu'un près des roues du véhicule quand il s'apprête à repartir.

La compagnie Chrysler étudie présentement la possibilité de doter son nouveau modèle, le Millenium, de ce gadget qui pourrait éventuellement remplacer avantageusement le rétroviseur conventionnel.

Au Canada, l'appareil est distribué par la compagnie Modural, et coûte environ \$800.



Artistiques le démontrent: année après les manoeuvres de recul de véhicules

Le *Smart Sensor*, pour la sécurité sur les chantiers et sur la route.

Technologie et sécurité

CAROLE THIBODEAU

■ Une compagnie québécoise, Modural, vient de mettre sur le marché un système de détection-radar pour manoeuvres de recul des véhicules lourds, le *Smart Sensor*. Ce détecteur pourrait éviter bien des drames sur les chantiers de construction, dans les mines et avec les autobus scolaires.

Il s'agit d'un appareil situé derrière le véhicule, qui déclenche un signal d'avertissement lorsqu'il détecte une personne ou un obstacle derrière le véhicule en marche arrière. Il a été approuvé par le bureau des Mines américain comme étant la technique la plus apte à détecter des obstacles à l'arrière des véhicules minier, grâce à son immunité contre les mauvaises conditions atmosphériques.

Sur les chantiers, le détecteur-radar en question peut s'avérer plus efficace que les signaux d'alarme conventionnels, en action continuellement. L'oreille finit par se désensibiliser au bruit continu, alors qu'un signal déclenché lorsqu'il y a danger seulement est beaucoup plus efficace.

Selon M. Jacques Bourbonnais, président de Modural, la compagnie Chrysler s'est mon-

trée si intéressée qu'elle a donné un contrat de développement à la compagnie américaine qui les fabrique. «D'ici deux ans, ils vont offrir en option un système de détection des obstacles arrière plus un système de détection des obstacles situés dans le «point mort», cet endroit qu'on ne voit pas dans nos rétroviseurs. Le système est également en voie de développement pour les autobus scolaires.



Edgar Andrew Collard

If car drivers of 1909 could visit now . . .

For generations Montrealers were frozen in the 6 mph complex. Nothing on the streets was permitted to move at a faster rate. The 6 mph limit had been established by law. The perpetual civic bylaw made it plain:

"No person driving any Carriage or Vehicle, or riding any horse, mare, gelding or other beast in or through the said City, shall permit the beast or beasts to run, gallop, trot, pace or go at any rate exceeding six miles an hour."

Such a regulation meant that traffic in Montreal was probably moving no faster than it had 2,000 years before in the streets of ancient Rome.

Automobiles, when they began to arrive in the streets, had to obey the same bylaw. Though they could move faster than any horse, their speed had to be restricted to a horse's pace. Though belonging to the future, they had to conform to the past.

Speed of movement, so far from being hailed as progress by most Montrealers, was resisted as a menace. The city had a fear of speed. Speed was regarded as the prelude to disaster.

Increased dread

Even the earlier coming of the bicycle to Montreal gave the pedestrian an increased dread. Speeding bicyclists, known as "scorchers," bore down without mercy on pedestrians. Crossing streets brought on an anxiety state never felt before.

"Another Bicycle Outrage" was the heading on a letter to the editor in 1897. It was from Joseph Collard, grandfather of the writer of this column.

He described how his wife had been run down on Laval Ave. by a man on a speeding bicycle, "who with his machine fell full weight upon her." This bicyclist was a hit-and-runner. He scrambled up and "made off at full speed." His victim was left to the care of some kind workman who happened to be nearby.

Her injuries were serious. One arm was "fearfully crushed" and

she was hurt and bruised in so many other parts that she was lame for some time after.

"Now, Mr. Editor," Joseph Collard concluded, "I do not suppose that my letter to you will at all aid the public in getting rid of this street nuisance and the jeopardy of it, but my indignation may find some relief by your allowing me to protest as a citizen and a taxpayer against Mayor and aldermen who thus criminally allow such wild and dangerous riding upon our city streets."

The fear of a new speed aroused by the bicycle was climaxed by the appearance of the automobile in Montreal at the very end of the 19th century and in the early years of the 20th. All agreed the automobile was a portent. Speed was being released. And for generations Montrealers had looked on speed as something to be opposed.

In Montreal, a small group of enthusiasts, with the forward look, provided themselves with automobiles. They wanted to be part of the oncoming future. Their first experience was frustrating. The past stood in their way, like a road-block.

Old speed limits of the horse days underwent little change. They were raised from 6 to 9 mph in cities and to 15 mph in country districts. Such a change was too slight to make much difference.

In December 1912, after automobiles had been in Montreal for some 13 years, an amendment was proposed in the Legislative Assembly of Quebec by the provincial treasurer, Peter Mackenzie. He wanted to raise the speed limit to 15 mph in cities, 25 mph in the countryside.

Opposition to the amendment was overwhelming. Protests tumbled in upon the minister. Member after member in the Assembly spoke against it.

The minister who had sponsored the amendment withdrew it. Nobody wanted the change except members of the automobile clubs and they were too few to have political clout.

The minister who had proposed



Potholes indicate Montreal streets haven't changed much although cars have.

the change now agreed with those who were against it. "For many years the automobile clubs have asked for a change in the law," he said. "My opinion is that the public should be safeguarded in every way." It amounted to a public admission that the wishes of the automobile clubs and the safety of the public were separate and conflicting interests.

The year 1909 had demonstrated the evils of speed. In that year three fatalities resulted from speeding automobiles.

On June 29, 1909, three automobiles were proceeding along the old narrow Lakeshore Rd — a road never intended for automobile traffic. In the middle was the car of

William C. McIntyre, president of the Windsor Hotel Company. With him were W.S. Weldon, manager of the Windsor, and Percy Cowans, the stockbroker. The car was driven by McIntyre's chauffeur, Peter Larose.

The chauffeur needed to get ahead of the car in front. It could not be done except by exceeding the speed limit of 9 mph.

It was a poor stretch of the road for higher speed: ahead was a steep grade and a curve. The McIntyre car skidded. It crashed sideways into a telephone pole, snapped it, and plunged ahead until stopped by a tree.

In that crash Weldon and Cowans were injured. McIntyre

was found lying with the telephone pole across his back. He was dead. Montrealers were reminded on that June day in 1909 that the speeding power of the automobile had tragic potential.

The perils of speed were demonstrated again a month later. Motor car races were held on the track at Blue Bonnets. An audience from 3,000 to 4,000 crowded the stands.

The fifth event was a 10-mile handicap for gasoline stock cars. Six cars entered. One was driven by C.K. Batchelder, an American from Newport, Vermont, who had taken his BSc degree from McGill. In the seat to his left was James Twohey, who was acting as his mechanic.

On the eighth lap, Batchelder's car was on the outside, trying to pass the car ahead. Batchelder was doing about 30 to 35 mph. His car was seen to wobble, then become unmanageable. For some distance it bore into the ground, veered gradually to the right, grazed several posts, then smashed the fence ripping part of it to splinters.

Batchelder was hurled from the car against the broken end of the rail fence. A splintered rail impaled him. Twohey struck the ground "with terrible force, head first."

Ambulances of the Royal Victoria Hospital had been standing by. Batchelder died in the ambulance; Twohey died 10 minutes after reaching the hospital.

'Purely an accident'

Officials concluded no one had been at fault. "It was purely an accident," said F.J. Wagner, the starter of the races. "It just goes to show that when a man goes into automobile racing he takes his life in his hands. He may come out all right and he may not."

Not only on the roads but on the race tracks the penalty would be paid. When horses raced on the track at Blue Bonnets, contestants were unlikely to be killed. When the track was turned over to auto racing, death struck at once. And why should anyone take his life in his hands on the track, just to travel at the mad rate of 30 to 35 mph?

The world, many believed, would still go very well if nothing moved faster than a horse.