



LA MÉTÉO:
ENSOLEILLÉ, PASSAGES NUAGEUX, PLUS FRAIS.
MINIMUM: 10°, MAXIMUM: 16°.
DEMAIN: PLUTÔT NUAGEUX ET FRAIS. DÉTAILS PAGE A 2

Les professionnels de la vision
Greiche & Scaff
OPTOMÉTRISTES
30 succursales 336-5330

1 \$

illes de La Madeleine: 1.50

Vacances / Voyage



La grande marche vers l'an 2000!

page 1 1

Arts et spectacles



Une saison chargée pour les mélomanes

page E 1

Vivre aujourd'hui



Un complot contre l'haltérophilie?

page D 1

SOMMAIRE

Annonces classées .. D 6 à D 11, G 1 à G 7, H 6, H 11 à H 14
Arts et Spectacles cahier E, F 1 à F 5
— Horaires E 18
Bandes dessinées I 11, I 12
Bricolage L 6
Bridge L 8
Carrières et professions cahiers J et K
Décès, naissances, etc. H 17
Économie H 1 à H 10
Êtes-vous observateur? G 1
FEUILLETON
— Le sorcier D 17
«Génies en herbe» I 11
Habitat cahier L
Horoscope D 17
Jardinage L 4
Le monde A 20
Maisons d'enseignement D 12 à D 14
Mots croisés D 17, H 12
«Mot mystère» G 6
Quoi faire en fin de semaine D 16
Restaurants F 6 à F 8
Sciences A 19
Sports cahier C
— Chasse et pêche C 6
Télévision F 3
Timbres L 8
Vacances-Voyage I 1 à I 10
Vivre aujourd'hui D 1 à D 5
— Demain l'an 2000 D 4
— Les animaux D 5

17 morts et 104 blessés ■ Six Canadiens à bord Des commandos prennent d'assaut le 747 détourné

■ KARACHI (d'après AFP, CP, UPI et Reuter) — Commencé par le meurtre d'un passager, le détournement hier à Karachi d'un Boeing 747 de la compagnie Pan Am s'est achevé dans un bain de sang 16 heures plus tard: au moins 17 personnes dont deux des pirates ont été tuées et une centaine d'autres blessées lors de la prise d'assaut de l'appareil par les forces de sécurité pakistanaises.

Les deux autres pirates ont été arrêtés. L'un d'eux, qui s'efforçait de s'enfuir mêlé aux passagers, a été dénoncé par une femme et aussitôt maîtrisé. La présence d'un cinquième pirate a été évoquée par un porte-parole du Département d'Etat américain. Il serait inconscient à la suite de ses blessures.

Une certaine confusion sur les circonstances et le bilan de l'assaut régnait encore à l'heure de mettre sous presse.

Les corps de 13 passagers, dont celui d'un garçon de dix ans, se trouvent à l'hôpital Jinnah Medical College, et ceux d'un passager et de deux pirates de l'air sont à l'hôpital naval, selon ces informations. La 17^e victime est le passager américain d'origine indienne et né au Kenya tué par les pirates lorsqu'ils se sont emparés de l'avion américain à l'aube.

Au moins 104 blessés sont soignés dans les hôpitaux, et beaucoup d'entre eux sont grièvement atteints, selon les médecins. Il n'est pas exclu que le bilan soit plus élevé.

Les autorités pakistanaises ont reconnu dans la soirée 17 morts et 65 blessés. A Washington, la télévision ABC avait cité le chiffre de 30 à 40 morts, mais l'ambassade des Etats-Unis à Islamabad, interrogée, a qualifié ce chiffre d'«estimation» et s'est refusé à le confirmer.

L'ambassadeur de l'Inde à Islamabad a pour sa part déclaré que 15 Indiens avaient été tués et 80 autres blessés.

Le ministre des Affaires extérieures du Canada, M. Joe Clark, a confirmé qu'au moins six et peut-être huit citoyens canadiens ont été blessés.

voir ASSAULT en A 2



Ce jeune passager du vol 73 des lignes Pan Am a été grièvement blessé hier dans la fusillade entre les pirates de l'air et les commandos pakistanais. Il a été conduit dans un hôpital de Karachi.

Coulombe offre sa démission de la présidence d'Hydro-Québec



M. Guy Coulombe

■ OTTAWA — Le président d'Hydro-Québec, M. Guy Coulombe, a demandé il y a un mois au premier ministre de le relever de ses fonctions, a appris LA PRESSE hier de sources sûres.

MICHEL VASTEL
de notre bureau d'Ottawa

«C'est un conflit de personnalités au sein de la direction d'Hydro-Québec», a précisé une source très proche de la société d'Etat.

Des amis du président, qui ont tenté en vain de le faire revenir sur sa décision, ont déclaré qu'il y a

«une incroyable crise de pouvoir au sein de l'entreprise et M. Coulombe est tanné».

Le président d'Hydro-Québec a déclaré à LA PRESSE: «Je suis actuellement président d'Hydro-Québec et je le resterai dans un avenir prévisible. Si je quitte, il me fera plaisir de l'annoncer.»

M. Coulombe a refusé de commenter les rumeurs de tensions entre le nouveau vice-président exécutif, M. Laurent Hamel, et lui.

A Québec, le bureau du premier ministre a, lui aussi, nié avoir reçu une démission officielle mais on a

reconnu par ailleurs qu'il y a parfois divergence de vues entre le président, un gestionnaire, et son vice-président exécutif, un bâtisseur. Le bureau du ministre responsable, M. John Ciaccia, a reconnu, de son côté, l'existence de «discordances» entre MM. Coulombe et Hamel.

M. Robert Bourassa a commencé à considérer d'éventuelles candidatures et s'en est même entretenu avec M. Raymond Garneau, lieutenant québécois du chef libéral à Ottawa. M. Garneau a dit à LA PRESSE: «J'ai été élu député de La-

voir HYDRO en A 2

Les Expos ont un nouveau président: Claude R. Brochu

C'est simple! Les Expos se sont donnés hier un Ronald Corey. Un président francophone, bon vendeur, expert en marketing, capable de parler aux amateurs de baseball. Un président capable de recréer la magie qui existait entre les Expos et leurs partisans. La chronique de Réjean Tremblay.

page C 1



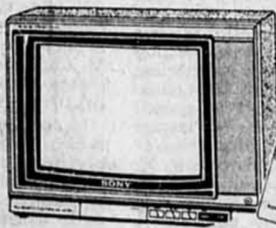
1987 - 1988 - 1989 - 1990 - 1991
BONNES RAISONS D'ACHETER
SONY

LA MEILLEURE IMAGE
LA MEILLEURE GARANTIE

□ KV-1972 Trinitron 20"
□ 105 CANAUX □ TÉLÉCOMMANDE

GARANTIE 5 ANS ÉTAIT: 769\$

ÉPARGNEZ: 70\$ 699\$



Dumoulin SPEC

8390, rue St-Hubert (sud de Métropolitain) 388-4636 / 1122
5916, rue Bélanger (Métropolitain, sortie Lacordaire) 256-7571

LE 11e FESTIVAL OF FESTIVALS Un test décisif pour «Le Déclin»

■ TORONTO — Il n'y a qu'à Toronto où on pouvait voir ça: trois ministres canadiens de la culture participant côte à côte au lancement d'un festival dont le film d'ouverture traitait ouvertement du cul.

LUC PERREAULT

Ce film, c'est évidemment «Le Déclin de l'empire américain» de Denis Arcand qui a eu droit jeudi soir à un véritable triomphe à l'issue de sa projection dans le cadre du 11e Festival of Festivals. L'événement paraît tellement inusité qu'il est à marquer d'une pierre blanche dans les annales du cinéma canadien.

En fait, une grande effervescence a marqué jeudi l'ouverture de ce 11e festival. Invité à marquer le feu d'envoi de cette manifestation, le film d'Arcand constituait déjà jeudi dans les principaux journaux de Toronto un bon sujet d'article. Le réalisateur bien en verve a même réussi à dériver la salle après la projection de son film. A en juger par cet accueil, Toronto s'apprête, deux mois après Montréal, à s'enticher à son tour de ce long métrage pourtant «made in Québec».

Pas moins de trois ministres de la culture (trois femmes, incidemment) sont venues adresser la parole lors de l'inauguration de ce 11e festival. En plus de la ministre fédérale des Communications, Mme Flora MacDonald, et de Mme Lily Monro, ministre ontarienne de la Citoyenneté et de la Culture, on a également eu droit à la présence de la ministre des Affaires culturelles du Québec, Mme Lise Bacon. Le commissaire de l'ONF François Macerola (qui était lui-même présent sur la scène à l'ouverture comme coproducteur du film) a soutenu hier qu'une telle situation ne risquait guère de se présenter au Québec. Il faut dire que le festival de Toronto a toujours su, depuis ses débuts, accorder une place de choix aux cinémas tant canadien que québécois.

Cette première du «Déclin» revêtait par ailleurs une grande importance pour la future carrière du film au Canada anglais. Plusieurs Québécois étaient spécialement attentifs aux réactions de la salle, à commencer par les deux producteurs, René Malo et Roger Frappier, ainsi que plusieurs fonctionnaires et gens de l'industrie. Les plus optimistes espèrent que le film, qui connaît un succès énorme au Québec

(déjà plus d'un million de dollars de recettes brutes), deviendra le premier vrai succès commercial canadien «from coast to coast». «Le Déclin» sortira le 12 septembre dans une salle d'environ 500 places du complexe Cineplex de Toronto en version originale et sous-titres anglais (la même version qu'à l'ouverture à l'University Theatre).

Un nouveau succès ?

Festival of Festivals semble de son côté lui aussi parti vers un nouveau succès d'assistance. Avec huit salles et 302 films provenant de 45 pays, on a bon espoir ici de dépasser le record établi l'an dernier, soit 232 000 spectateurs et des profits évalués à 140 000. On annonce déjà des ventes dépassant \$220 000, soit 25 p. cent plus élevées qu'à la même date l'an dernier.

Quant au directeur du festival, Leonard Schein, il est venu annoncer à l'ouverture non sans un soupir de soulagement que tous les films au programme avaient obtenu le feu vert de la censure ontarienne. Il avait déjà été question de coupures dans huit des films inscrits au programme. On apprenait mercredi qu'à la suite d'une décision en ce sens rendue par le Bureau de

surveillance ontarien, le film de l'Américaine Lizzie Borden, «Working Girls» (portant sur la prostitution), serait amputé de six secondes par la réalisatrice elle-même.

Quant au «Diable au corps» de Marco Bellochio, une première décision rendue par le Bureau réclamait une coupure de 24 secondes. Il s'agit de cette fameuse scène où l'on voit la vedette du film, Maruschka Detmers, en train de pratiquer une fellation sur la personne de son partenaire masculin, Federico Pitzalis. Heureusement, le Bureau réuni à nouveau jeudi a eu la sagesse de réviser son jugement: le film pourra être présenté dans sa version intégrale mais une seule fois dans le cadre du festival. S'il devait connaître une distribution commerciale, le distributeur devrait toutefois le soumettre à nouveau pour une nouvelle évaluation. On sait que le film de Bellochio est déjà à l'affiche à Montréal en version intégrale. Mais, comme on le sait aussi, en Ontario, on ne badine pas avec la censure.

Soulignons enfin que le programme fort étoffé du festival comporte cette année une importante rétrospective consacrée au cinéma latino-américain. Plusieurs des nouveautés inscrites au programme viennent d'être présentées au Festival des films du monde. Mais Festival of Festivals se distingue de son rival montréalais non seulement par un nombre élevé d'inédits (dont un premier long métrage du Français Gérard Krawczyk, «Je hais les acteurs», inspiré de Ben Hecht qui est présenté aujourd'hui) que par une atmosphère générale que les habitués se plaisent à décrire comme plus décontractée. On en reparlera.

Annulation du show d'Amnistie

■ Le spectacle de la Conspiration de l'Espoir n'aura pas lieu. Le show qui devait regrouper Kate et Anna McGarrigle, Claude Dubois, Daniel Lavoie, Michel Rivard, Paul Piché et l'Américain Jackson Browne, le vendredi 12 septembre au Forum de Montréal, a été annulé hier par la section canadienne francophone d'Amnistie Internationale.

ALAIN DE REPENTIGNY

La vente des billets fonctionnait au ralenti (un peu plus de 2 000 billets vendus). Même si le spectacle avait été annoncé depuis quelques semaines, il n'était pas facile d'en faire la publicité pendant le Musicfest qui retenait l'attention des amateurs de rock depuis lors. Impossible de changer la date de l'événement, Jackson Browne devant amorcer peu après le 12 septembre une tournée européenne. Comme il n'était surtout pas question de connaître un succès mitigé, Amnistie Internationale a jugé préférable de tout annuler.

De plus, certains artistes approchés pour participer à ce spectacle ont été forcés de se désister.

Cette semaine, Amnistie a entrepris l'espoir d'ajouter Peter Gabriel à sa liste d'invités. Gabriel, qui avait dû retarder certains de ses projets pour participer à la série de six spectacles d'Amnesty International aux

Etats-Unis en juin dernier, a refusé l'offre montréalaise à contrecoeur, le show qu'il doit présenter en tournée mondiale d'ici quelques mois n'étant pas encore prêt.

La section canadienne francophone d'Amnistie Internationale a tenté par la suite de convaincre des têtes d'affiche du rock d'expression anglaise de venir au Forum, mais la date du 12 septembre était trop rapprochée pour espérer obtenir des résultats positifs.

Le chanteur français Renaud voulait bien chanter au Forum, mais sa tournée est terminée et il ne pouvait rassembler tous ses musiciens en une petite semaine pour s'amener ici.

Enfin, Amnistie comptait sur les revenus de télévision, mais comme elle ne pouvait garantir assez longtemps d'avance la participation d'artistes d'envergure internationale, aucune entente concrète n'est intervenue à ce chapitre.

Toutefois, ce n'est que partie remise. En effet, Renaud et Jackson Browne se sont engagés formellement à donner un spectacle au profit d'Amnistie Internationale à Montréal en 1987.

Comme nous le disait Yvon Dufour, responsable des activités du 25e anniversaire d'Amnistie, «il n'est pas exclu qu'un spectacle ou une activité du genre soit organisée éventuellement. Il est certain qu'Amnistie va chercher à être visible de nouveau».

PUBLIREPORTAGE

L'énergie dans les transports On va de l'avant

Livret gratuit pour automobilistes économes

Le guide des économies au volant, livret d'Énergie, Mines et Ressources Canada, vous propose diverses manières de diminuer la consommation d'essence de votre voiture et d'en allonger la durée.

Depuis 1978, Le guide des économies au volant a offert à des milliers de Canadiens des conseils simples sur l'achat, la conduite et l'entretien des véhicules neufs et sur les façons d'économiser argent et énergie.

Le livret explique comment de meilleures habitudes de conduite et un entretien périodique raisonnable peuvent se traduire par des

économies appréciables pour l'automobiliste.

Par exemple, savez-vous qu'en plus d'être dangereux, un pneu qui manque d'air s'use plus vite et vous fait gaspiller du carburant? D'après le livret, il faut vérifier la pression des pneus au moins deux fois par mois, avant de se mettre en route; ils devraient être gonflés à la pression indiquée dans le manuel du propriétaire. Cette simple précaution peut à elle seule vous faire réduire votre consommation de carburant de 4 %.

Pour économiser l'essence, on recommande également de changer

les pneus d'hiver au début du printemps et d'utiliser des pneus à carcasse radiale plutôt que des pneus à nappes croisées.

Vous pouvez aussi faire des économies en faisant usage du système de ventilation passive de la voiture plutôt que de baisser les glaces ou d'utiliser le climatiseur.

L'emploi du climatiseur dans une circulation où on doit effectuer de nombreux arrêts augmente la consommation de carburant de 8 à 12 %, selon le Guide. De plus, le climatiseur affecte la consommation même lorsqu'il n'est pas en marche, du seul fait de son poids.

Vous pouvez encore réduire la consommation d'essence en planifiant vos déplacements: il est souvent possible de faire plusieurs courses à l'occasion d'une même sortie. (On estime que les parcours de moins de 8 km comptent pour 30 % de la consommation.) Et pourquoi ne pas partager avec d'autres les déplacements et les frais? Le covoiturage réduit la consommation d'essence, la circulation et la pollution.

L'automobiliste bien organisé a aussi plus de temps pour se rendre à destination. Il n'a pas besoin de faire d'excès de vitesse, d'accélérer précipitamment ou de freiner brus-

quement, pratiques qui augmentent la consommation de carburant et l'usure de la voiture.

Il y a d'autres façons d'économiser essence et argent: respecter la vitesse limite, accélérer graduellement mais avec décision quand vous vous insérez dans la circulation, éviter les dépôts et les arrêts soudains et prévoir les mouvements de circulation.

Le meilleur conseil du livret: ne conduisez qu'en cas de besoin réel. Il y a d'autres façons excellentes de se rendre à destination: la marche, le vélo ou le transport en commun. Même si votre voiture vous est indispensable, rien ne vous

empêche de l'utiliser de manière efficace.

Énergie, Mines et Ressources Canada offre également au public Le calculateur des économies au volant. Facile à utiliser, il comporte un registre où l'on peut inscrire les distances parcourues et les achats d'essence.

Le nouveau Guide des économies au volant sera disponible à compter de septembre 1986. Pour obtenir un exemplaire gratuit, écrire à Direction des communications, Énergie, Mines et Ressources Canada, 8^e étage, 580, rue Booth, OTTAWA (Ontario) K1A 0E4.

Énergie, Mines et
Ressources Canada

La récupération de l'énergie permet d'économiser le carburant

Le gaspillage d'énergie est chose courante dans nos villes. Chaque fois qu'un véhicule freine, il dissipe de l'énergie dans l'atmosphère sous forme de chaleur.

Les savants et les ingénieurs cherchent depuis des années un moyen de récupérer une partie de cette énergie. Les chercheurs de la Division du génie mécanique du Conseil national de recherches du Canada (CNRC) ont mis au point un système prototype pour autobus qui permet une telle récupération.

La société Ontario Design Industries a équipé un autobus d'un système de récupération de l'énergie qui s'inspire des devis préparés par le Laboratoire des carburants et lubrifiants du CNRC. Le système fait actuellement l'objet d'essais aux laboratoires du CNRC à Ottawa.

Comme l'explique M. Tony Davies, directeur de projet du CNRC, «un autobus ordinaire s'ar-

rête en utilisant des freins à frottement, qui convertissent l'énergie cinétique en énergie thermique. Normalement, cette énergie se dissipe en pure perte. Par contre, avec notre système, cette énergie est convertie en énergie de pression, qui peut être entreposée puis utilisée par l'autobus».

Ce projet a été lancé en 1976, année où M. Bill Heggie, ingénieur du CNRC maintenant à la retraite, a inventé le système. M. Heggie a d'abord effectué ses travaux sur une petite Toyota, mais il s'est vite rendu compte que le système n'était pas pratique pour les automobiles. Le matériel est trop volumineux et trop lourd pour une petite voiture. Il coûterait également trop cher de convertir les voitures en service.

Les chercheurs ont conclu qu'il était plus pratique d'installer le système dans les autobus, qui sont plus lourds, ont l'espace suffisant, s'arrêtent fréquemment et doivent

accélérer rapidement. L'énergie a entreposer étant obtenue par freinage, les autobus satisfont à tous les critères voulus.

Le système fonctionne avec des freins ordinaires. Quand le conducteur freine, une pompe soutire un fluide hydraulique d'un réservoir à basse pression et le transfère à un accumulateur à haute pression. Cet accumulateur garde le fluide à une pression de 38 MPa (mégapascals) jusqu'à ce que le conducteur accélère de nouveau.

À l'accélération, un seul piston dans l'accumulateur à haute pression refoule le fluide hydraulique dans la pompe, qui transmet l'énergie à la transmission et aux roues. Le fluide retourne ensuite à l'accumulateur jusqu'au freinage suivant.

Comme le transfert d'énergie se fait automatiquement, il n'est pas nécessaire d'entraîner les conducteurs au fonctionnement du sys-

tème. Un ordinateur de bord reçoit les messages des pédales de frein et d'accélérateur et ouvre ou ferme une série de soupapes qui commandent le freinage, l'accélération, la pompe hydraulique et le moteur.

Le système permet de réaliser de grandes économies. Les simulations sur ordinateur montrent qu'il devrait réduire la consommation de carburant de 25 à 30 %. En conséquence, on pourrait amortir le coût du système en l'espace de quatre ans. Étant donné qu'un autobus a une durée utile de 18 ans, les économies à long terme seraient considérables.

En outre, on réduirait les frais d'entretien. Comme les freins n'auraient plus à brûler autant d'énergie, il devrait être possible d'en réduire l'usure de 80 %. On devrait également pouvoir réaliser des économies au plan de l'entretien du moteur et de la boîte de vitesses.

Les ingénieurs ont déjà remarqué que le prototype a une meilleure accélération et qu'il est moins bruyant que les autres autobus.

Enfin, l'ordinateur prévoit que les émissions d'échappement seront réduites de 35 %. Les émissions sont essentiellement dues à la combustion incomplète du carburant quand le moteur fonctionne à pleine charge, soit au moment de l'accélération. Comme l'énergie récupérée assure une grande partie de la force d'accélération, la réduction des émissions est encore plus importante que la réduction de la consommation de carburant.

M. Tony Davies pense qu'on pourrait utiliser le système à l'échelle commerciale d'ici 12 mois. Il espère qu'une entreprise canadienne pourra le mettre au point pour le vendre aux États-Unis, ainsi qu'au Canada.

Le gaz naturel, carburant de l'avenir

Vous avez rendez-vous à l'autre bout de la ville et vous héléz un taxi. Au premier coup d'œil, le taxi n'a rien de remarquable: il s'agit d'un modèle récent, à la carrosserie luisante. Seul le chauffeur sait ce qui est dissimulé dans le coffre.

Ce taxi utilise aujourd'hui un carburant de demain. Dans le coffre, un grand réservoir de métal contient du gaz naturel et c'est ce carburant qui vous permettra de vous rendre à destination. Comme les postes d'alimentation sont encore peu nombreux, le véhicule peut également être propulsé à l'essence, mais le chauffeur préfère utiliser le gaz naturel.

Le gaz lui-même est incolore, inodore et sans saveur. Cependant, par souci de sécurité, on lui ajoute un produit odorant pour permettre d'en déceler même une très faible fuite. Le gaz naturel n'est pas toxique et n'est dangereux pour

l'homme que s'il se trouve en concentrations telles qu'il n'y a plus d'air à respirer.

Pour les Canadiens, il est avantageux de remplacer l'essence par le gaz naturel pour les raisons suivantes:

- Il coûte moins cher que l'essence;
- Le Canada en possède de grandes réserves;
- Les moteurs au gaz naturel durent normalement plus longtemps. En effet, l'essence contient certains éléments qui ne peuvent être brûlés complètement: gomme, soufre, eau et antidétonants. Ces résidus causent l'épaississement de l'huile du moteur et provoquent l'usure prématurée des segments et des paliers. Les mêmes impuretés sont à l'origine des dépôts de carbone qui encrassent les bougies. Le gaz naturel élimine tous ces problèmes et bien d'autres, comme l'auto-allumage, les problèmes de carburateur et le blocage des soupapes;

• Le gaz naturel cause moins de pollution. Avec un convertisseur catalytique, l'emploi du gaz naturel permet d'éliminer jusqu'à 90 % des émissions nocives;

• Enfin, le gaz naturel offre autant de sécurité que l'essence. Plus léger que l'air, il se disperse rapidement en cas de fuite. Il ne s'enflamme spontanément qu'à une température de 650 °C, comparativement à 250 °C pour l'essence. Enfin, des normes très strictes assurent la qualité des composants des systèmes d'alimentation au gaz naturel et des réservoirs. Lors d'un essai, un réservoir est sorti indemne d'une collision arrière à 100 km/h, qui a pourtant complètement enfoncé le châssis du véhicule.

Le gouvernement du Canada a mis de l'avant un programme qui prévoit une subvention de 500 \$ pour la conversion des véhicules au

gaz naturel. Ce programme se terminera le 31 mars 1987. Les intéressés peuvent d'autre part obtenir de l'aide financière des sociétés distributrices de gaz naturel ou de leur gouvernement provincial. Les économies réalisées lors de la durée utile du véhicule permettront à son propriétaire de récupérer la différence entre les coûts et les subventions. À titre d'exemple, un conducteur qui dépense 150 \$ d'essence par mois récupérera en moins de deux ans un coût de conversion de 2 000 \$. Cependant, un propriétaire de taxi peut récupérer ce coût en moins de trois mois.

Les véhicules propulsés au gaz naturel sont de plus en plus populaires dans le monde entier. L'Italie, qui cherche des combustibles de remplacement depuis la Seconde Guerre mondiale, a trouvé dans la vallée du Pô de grands gisements de gaz naturel. En 1979, il y avait en Italie 250 000 véhicules propulsés

au gaz naturel; il convient de préciser qu'aucun accident routier mortel n'a été attribué à ce carburant.

En Nouvelle-Zélande, 90 000 automobiles, c'est-à-dire 9 % de toutes les automobiles du pays, fonctionnent au gaz naturel. L'Indonésie, l'Égypte, le Japon, l'Australie, les Pays-Bas et la France comptent parmi les pays qui convertissent leurs véhicules au gaz naturel.

Au Canada, plus de 8 000 véhicules ont déjà été convertis à ce carburant de l'avenir:

- La BC Automobile Association a économisé 117 568 \$ par an après avoir converti ses dépanneuses au gaz naturel;
- Les Limousines Samson, qui offrent un service de navette entre Montréal et les aéroports de Dorval et de Mirabel, ont converti 20 de leurs limousines au gaz naturel après une période

d'essai de cinq mois en 1983. Cette entreprise affirme qu'elle réalise une économie annuelle de 6 000 \$ par véhicule, sans compter la réduction des frais d'entretien;

• À Vancouver, la société Black Top Cabs possède 120 taxis fonctionnant au gaz naturel; elle a même installé son propre poste de ravitaillement.

Ces exemples, ainsi que des centaines d'autres, montrent que le gaz naturel a un avenir prometteur dans le secteur des transports. Il ne fait aucun doute qu'il répondra à une grande partie de la demande d'énergie des Canadiens jusqu'au siècle prochain.