

# ÉCONOMIE



Le match du mois: Dodge Durango contre Nissan Pathfinder Armada C 4  
Énergie éolienne: fin du moratoire sur les terres publiques C 8

**PAQUET**  
SENTRA 1.8  
2004  
**199\$**  
À payer en 48\$  
3580, boul. de la Rivière-Sud, Lévis  
838-3838

## Bombardier souhaitait assembler ses jets en Chine

SHANGHAI (*La Presse*)— Bombardier Aéronautique aurait aimé s'établir en Chine pour y fabriquer des avions, à l'instar de son rival Embraer, mais Pékin s'y est opposé afin de favoriser le développement de sa propre industrie, selon les informations obtenues par *La Presse*.

Bombardier caressait le projet de faire assembler des jets régionaux de 70 à 90 sièges en Chine, pour servir l'ensemble du marché asiatique. La production, qui se serait vraisemblablement établie dans la région de Shanghai, aurait utilisé de l'outillage exporté de Montréal.

L'avionneur montréalais abaisserait ses coûts grâce aux salaires peu élevés de la main-d'œuvre chinoise.

**Pékin s'est opposé afin de favoriser sa propre industrie**

En produisant sur place, il réduirait aussi le prix de ses appareils en Chine, puisqu'ils seraient exemptés

du tarif douanier de 6% appliqué par ce pays.

Bombardier accroîtrait ses chances de vendre ses jets à des transporteurs chinois, dont tous les achats doivent être approuvés, en bout de ligne, par la NDRC (National Development and Reform Commission), l'omnipotent ministère responsable du développement économique du pays. Trois compagnies aériennes chinoises (China Eastern Yunnan, Shandong Airlines et Shanghai Airlines) ont déjà acquis 16 jets régionaux de Bombardier.

Si le projet de Bombardier a échoué jusqu'à maintenant, c'est que le gouvernement chinois s'y oppose, selon nos informations. La Chine espère favoriser le développement de sa propre famille de jets régionaux de 70 à 100 sièges appelée ARJ21 pour Advanced Regional Jet for the 21st Century.

Interrogé à ce sujet, le président de Bombardier international, Robert Greenhill, s'est toutefois refusé à tout commentaire. « Nous ne discutons jamais des projets que nous aurions pu

Voir **BOMBARDIER** en C 2 >



Selon le directeur de l'Office du tourisme et des congrès, Pierre Labrie, Québec devra miser sur d'autres attraits touristiques que le Château Frontenac et la vieille ville.

### INDUSTRIE TOURISTIQUE

# Le charme de la vieille ville ne suffit plus

PIERRE PELCHAT  
PPelchat@lesoleil.com

■ La présence du Château Frontenac et du Vieux-Québec ne suffit plus pour assurer le développement de l'industrie touristique de la région. Pour 2004 et les prochaines années, de nouveaux attraits touristiques comme le jardin zoologique et le parc aquarium — dont l'avenir est remis en question — devront être ajoutés pour contrer un certain retard.

Un des principaux signaux d'alarme de cette situation est la durée moyenne de séjour des visiteurs à Québec, qui reste inférieure à celle observée dans les autres villes canadiennes.

« On retrouve le même problème à Niagara, à Victoria et à Ottawa. Ça prend des attraits performants en plus de ceux qu'on a actuellement pour retenir les touristes plus long-

temps dans nos murs », a affirmé le directeur de l'Office du tourisme et des congrès de Québec, Pierre Labrie.

« Il va falloir également mettre davantage en évidence d'autres attraits comme le parc de la Jacques-Cartier, l'île d'Orléans et développer plus d'activités dans la région », a-t-il poursuivi.

À cet égard, l'Office du tourisme vient de publier, à l'intention des orga-

nisateurs de voyages, un guide sur des attraits de la région qui aborde les thèmes des traditions amérindiennes, du patrimoine militaire, de l'ornithologie, des jardins, des légendes québécoises, de la cuisine régionale, la confection de manteaux de fourrures et beaucoup d'autres. De plus, des ententes ont été conclues avec d'autres associations touristiques régionales pour développer de nouveaux circuits pour la motoneige, les randonnées en automobile le long du fleuve, entre Québec et Montréal, et aussi avec le Maine en passant par la Beauce.

« Les gens ont des goûts de plus en plus variés. Ils veulent vivre des expériences nouvelles. Il faut leur offrir de nouvelles possibilités », a dit M. Labrie.

Mais dans cette industrie fortement saisonnière, ce n'est pas une mince af-

faire. La rentabilité de tels projets n'est pas toujours au rendez-vous rapidement. À preuve, les difficultés qu'ont connues le zoo et le parc aquarium.

Par ailleurs, la région devra développer des stratégies nouvelles pour attirer davantage de familles compte tenu de la sous-représentation de cette clientèle touristique par rapport à d'autres régions au pays.

« C'est une façon de renouveler notre clientèle par les jeunes. La force de la région est que les visiteurs qui sont venus une première fois à Québec y reviennent dans une proportion de 80% », a expliqué M. Labrie.

Or, ces années-ci, les enfants et les femmes ont une grande influence sur le choix des destinations de

Voir **CHÂTEAU** en C 2 >

### NOUVELLES TECHNOLOGIES

# Dynagram ne perd pas son temps

Le logiciel DynaStrip est maintenant distribué dans une centaine de pays

LISE FOURNIER  
LFournier@lesoleil.com

Les entreprises de technologies de l'information (TI) doivent à tout prix développer un produit-vedette et le vendre partout dans le monde si elles veulent survivre. Les Québécois plus que les autres en raison de notre marché de sept millions d'habitants.

Dynagram a gagné ce double pari dans le domaine de l'imprimerie grâce à son logiciel d'imposition DynaStrip qui accélère et améliore le processus d'impression des journaux,

des magazines, des livres. Et en toute humilité, la compagnie peut se vanter de compter aujourd'hui parmi ses clients Dow Jones, l'éditeur du prestigieux *Wall Street Journal*.

Dynagram qui occupe deux étages redésigné d'un immeuble du boulevard Charest a connu, il faut le dire, une poussée phénoménale au cours des 12 derniers mois, étendant son marché de 40 à 100 pays, notamment grâce à un partenariat avec le géant japonais Fujifilm. Un conte de fées pour la jeune équipe de 45 employés et son pdg François Guérard, qui se

retrouve parmi les finalistes du prix Rayonnement hors Québec.

Or, ce fabuleux logiciel d'imposition, qui a propulsé Dynagram sur les cinq continents, consiste à plier et à replier les feuilles à être imprimées de sorte que les pages de publication apparaissent dans la bonne séquence une fois l'assemblage terminé. Autrefois, ce processus se faisait entièrement à la main et les imprimeurs y dépensaient beaucoup de temps et d'argent. Or, DynaStrip a remplacé le film et a réduit du même coup le gaspillage, les erreurs.

Mais d'où est venue l'idée de concevoir un tel logiciel? François Guérard raconte que son père étant typographe, il a été élevé dans le monde de l'imprimerie et plus tard dans celui des affaires grâce à l'entreprise Typo Lito, propriété de sa famille. Une compagnie qu'il dirigera lui-même avant de faire le saut dans les TI. Un passage qui s'est fait par hasard, explique toutefois M. Guérard, et qui a donné naissance à Dynagram en 1989.

Voir **DYNAGRAM** en C 2 >



Le pdg de Dynagram, François Guérard, a fait des pas de géant depuis un an.

Avec ses 260 chevaux, tout le monde remarquera la G35.



Le tout superbement équipé à partir de **39 600\$**

Comment réécrit-on l'histoire de la berline sport? Avec un puissant moteur V6 à DACT parmi les meilleurs de sa catégorie. Que l'on parvienne à maîtriser en créant un châssis aérodynamique révolutionnaire à cabrage nul qui procure une adhérence maximale à la route. Ajoutez un habitacle inspiré des voitures de courses, un système de navigation 3D Birdview<sup>MC</sup> à la fine pointe et un intérieur spacieux en cuir, et alors la conduite de ce bolide devient une expérience absolument inégalée et inégalable. **La nouvelle G35...**

Recommencez à conduire. [InfinitiCanada.com/G35](http://InfinitiCanada.com/G35)



**INFINITI QUÉBEC**  
5250, rue John-Molson  
autoroute Henri IV, sortie 140  
**658-3535**



\* PDSF de la nouvelle G35 2004 (modèle de luxe). Montréal (QL), la G35 2001 Phyllage à 42 000\$. Taxes, immatriculation, assurance et frais de transport et de préparation en sus. Les concessionnaires peuvent établir leurs propres prix. \* Disponible avec l'ensemble Navigation.

## ENQUÊTE « ANTITRUST »

# Microsoft risque une amende salée

■ MUNICH (AFP) — Le commissaire européen à la concurrence Mario Monti, qui a soumis à ses collègues un projet de conclusions de l'enquête antitrust contre Microsoft, prévoit une amende de 165 millions \$ pour le géant américain pour abus de position dominante, rapporte l'hebdomadaire *Focus*.

Les services de Monti entendent remettre leur décision définitive au mois de mars, précise l'hebdomadaire allemand à paraître demain citant des « cercles informés ».

« Personne dans cette maison n'a jusqu'à présent évoqué le montant d'une amende éventuelle. Toute somme citée est donc pure spéculation », a réagi la porte-parole de Monti, Amelia Torres.

« Nous sommes en train de conclure, mais nous ne pouvons pas encore dire si la conclusion définitive interviendra le mois prochain ou le mois d'après », a-t-elle ajouté.

Les services de Monti veulent interdire au géant des logiciels d'intégrer d'office son logiciel d'accès aux fichiers audio et vidéo (Windows Media Player) à Windows, cela dissuadant selon eux les consommateurs de se diriger vers des produits concurrents comme RealPlayer et Apple QuickTime, selon *Focus*.

## CODES WINDOWS

L'UE veut en outre contraindre Microsoft à divulguer les codes nécessaires pour permettre aux logiciels rivaux de dialoguer avec un produit Windows, d'après la même source.

Le règlement européen prévoit un montant maximal théorique pour ce type d'amendes, correspondant à 10 % du chiffre d'affaires de l'entreprise réalisé l'année précédant la décision. Dans les faits, les amendes tournent plutôt entre 0,1 % et un peu plus de 1 % du chiffre d'affaires, avait déclaré un expert la semaine dernière.

Sur son exercice 2002-2003 clos le 30 juin dernier, Microsoft avait dégagé un chiffre d'affaires de 32,19 milliards de dollars US.

Lenjeu de cette enquête ultrasensible entamée il y a plus de cinq ans est considérable. Une décision négative donnerait très probablement lieu à une longue bataille juridique entre Microsoft et Bruxelles.

## AVIS LEGAUX - APPELS D'OFFRES - SOUMISSIONS - ENCANS

Egaleme nt placés gratuitement sur Internet  
www.appels.doffres.com

### VILLE DE QUÉBEC APPEL D'OFFRES

#### COLLECTE DES RÉSIDUS ENCOMBRANTS MÉNAGERS ARRONDISSEMENT LAURENTIEN - VQ-32721

## ERRATUM

Veillez prendre note que le numéro d'appel d'offres concernant le sujet en titre, publié le mercredi 28 janvier 2004, aurait dû se lire VQ-32721 au lieu de VQ-327721.

La greffière de la Ville, Josette Tessier, notaire, o.m.a.

### VILLE DE QUÉBEC APPEL D'OFFRES

#### LOUAGE DE COURTE DURÉE D'ÉQUIPEMENTS MOTORISÉS (PÉRIODE DU 1<sup>er</sup> AVRIL 2004 AU 31 MARS 2005) - VQ-32883

Description du mandat : Cette demande de prix vise la préparation d'un répertoire de tarifs pour le louage de courte durée d'équipements motorisés pouvant être utilisés par la Ville au fur et à mesure de ses besoins au cours de la période du 1<sup>er</sup> avril 2004 au 31 mars 2005.

Les équipements pouvant être loués occasionnellement par la Ville sont :

- arroseuses de rues (capacité en litres)
- balais de rues (mécanique ou aspirateur)
- camion «boom truck» (longueur de la plate-forme en pieds)
- camions nacelles (hauteur)
- camions «hors routes» (25 tonnes métriques)
- chargeuses sur roues ou sur chenilles (+ accessoires)
- chariots élévateurs (hauteur de levage + capacité en kg)
- compresseurs (CFM + accessoires ex : marteau pneumatique - boyau)
- déchiqueteuses
- dégrapeuses
- détourbeuses
- écuireur d'égoût sur camion avec réservoir \*\*\*
- écuireur d'égoût / vide-puisard « combiné » sur camion avec réservoir \*\*\*
- vide-puisard sur camion avec réservoir \*\*\*
- fardiers (capacité en tonnes métriques)
- foreuses à tarière évidée
- grues (avec ou sans benne preneuse)
- niveleuses et accessoires
- paveuses (épaveuses) (largeur du pavage en mètres)
- pelles hydrauliques (accessoires ex : marteau hydraulique-godet à fossé)
- planeuses avec ou sans convoyeur
- retrocaveuses (accessoires ex : marteau hydraulique - godet)
- rouleaux compacteurs
- scies et foreuses à béton et asphalte
- souffleuses à neige
- tracteurs (accessoire + tarière motorisée)
- tracteur sur chenilles avec grappe trottoir (sans opérateur)

\*\*\* Ces équipements motorisés ne seront pas utilisés pour la récupération de matières dangereuses.

Documents d'appel d'offres : disponibles chez MERX (1) (2)

Dépôt des soumissions : au plus tard le 19 février 2004 à 14 h 15, date et heure de l'ouverture publique (3)

Le 28 janvier 2004 La greffière de la Ville, Josette Tessier, notaire, o.m.a.

## AVIS AUX SOUMISSIONNAIRES

(1) MERX (<http://www.merx.com>) ou au 1-800-964-6379 ou CONSTRUCTO (<http://www.constructo.ca>) ou au 1-800-482-2432. Service des approvisionnements, 50, rue Marie-de-l'Incarnation, 2<sup>e</sup> étage, Québec, entre 8 h 30 et 12 h et 13 h 30 à 16 h 30 ou par téléphone au 418-641-6164.

(2) L'obtention des documents est sujette à la tarification de ces organismes.

(3) Les soumissions seront reçues à l'Hôtel de Ville, 2, rue des Jardins, bureau 551, Québec, G1R 4S9.

Renseignements administratifs : Service des approvisionnements au (418) 641-6164.

Des garanties financières et d'autres exigences peuvent être indiquées dans les documents d'appel d'offres.

À moins d'indication contraire, cet appel d'offres est assujéti à l'annexe 502.4 de l'Accord sur le commerce intérieur (A.C.I.) et lorsque applicable à l'Accord de libéralisation des marchés publics du Québec et de l'Ontario (A.Q.O.).

La Ville n'encourt aucune responsabilité du fait que les avis écrits ou documents quelconques véhiculés par système électronique soient incomplets ou comportent quelque erreur ou omission que ce soit. En conséquence, tout soumissionnaire doit s'assurer, avant de soumissionner, d'obtenir tous les documents reliés à cet appel d'offres.

La Ville ne s'engage à accepter ni la plus basse ni aucune des soumissions reçues.



Bombardier cherche toujours à produire des pièces de ses avions en Chine.

## BOMBARDIER

Suite de la C 1

tenter de réaliser ou que nous essayons de réaliser », a-t-il dit en entrevue à son bureau de Montréal.

« Nous avons toujours été, et sommes toujours, à la recherche d'occasions avec des entreprises chinoises, poursuit Robert Greenhill. Mais elles doivent avoir du sens, d'un point de vue stratégique et économique. Pour aller en Chine, il faudrait que nous puissions y fabriquer un produit au moins aussi bon que celui que nous faisons, à un coût moindre. Pour l'heure, nos clients sont mieux servis par nos installations actuelles. »

## MOINDRES COÛTS

Bombardier aéronautique tente pourtant depuis des mois de réduire les coûts de production de ses usines montréalaises. Comme la division l'a fait à ses usines de Toronto et de Wichita, au Kansas, elle aimerait convaincre ses employés québécois de rouvrir leurs conventions collectives et de revoir à la baisse leurs salaires et avantages sociaux.

Lors du Salon aéronautique du Bourget, en juin à Paris, le président de la division, Pierre Beaudoin, avait même

menacé de faire fabriquer des composantes à l'extérieur de Montréal. « Si on doit sortir des composantes parce qu'on n'est pas capable de remettre en question notre approche, on va le faire », disait-il.

La Chine ambitionne depuis très longtemps de développer son industrie aéronautique civile. Pour développer un jet de 100 sièges, le pays a déjà misé sur la collaboration du constructeur européen Airbus et du fabricant de composantes Singapore Aerospace Manufacturing, mais leur consortium s'est dissous après deux ans, en 1998. Puis, la société d'État China Aviation Industry Corporation s'est lancée seule, en 2001.

Développé à un coût estimé à 900 millions \$US, le ARJ21, un jet de 72 sièges, devrait effectuer son premier vol commercial en 2006 ou en 2007. Bombardier craint-il cette nouvelle concurrence ?

« Plus de 90 % des projets d'avions régionaux ont échoué, dit Robert Greenhill. La Chine n'a jamais réussi à lancer un avion commercial de quelque taille que ce soit. Aussi, même s'il est imprudent de sous-estimer les Chinois, et que nous suivons le développement de ce programme avec un grand intérêt, le succès de cet avion est loin d'être assuré. »



### APPEL D'OFFRES

#### ACQUISITION D'APPAREILS PORTATIFS DE RADIOCOMMUNICATIONS ET ACCESSOIRES POUR LE SERVICE DES INCENDIES - VQ-32587

Documents d'appel d'offres : Disponibles chez MERX (1) (2)

Dépôt des soumissions : au plus tard le 20 février 2004 à 14 h 15, date et heure de l'ouverture publique (3)

Le 26 janvier 2004

La greffière de la Ville, Josette Tessier, notaire, o.m.a.

#### ACQUISITION DE DEUX (2) BENNES BASCULANTES, DEUX (2) ÉPANDÉUSES DE SEL ET D'ABRASIF ET DES ÉQUIPEMENTS DE DÉNEIGEMENT NEUFS POUR LES UNITÉS NUMÉRO DE SÉRIE 28180 ET 28181 - VQ-32818

Documents d'appel d'offres : Disponibles chez MERX (1) (2)

Dépôt des soumissions : au plus tard le 23 février 2004 à 10 h, date et heure de l'ouverture publique (3)

Le 28 janvier 2004

La greffière de la Ville, Josette Tessier, notaire, o.m.a.

#### ACQUISITION D'UNE (1) BENNE BASCULANTE QUATRE SAISONS ET DES ÉQUIPEMENTS DE DÉNEIGEMENT NEUFS, POUR L'UNITÉ NUMÉRO DE SÉRIE 28182 - VQ-32819

Documents d'appel d'offres : Disponibles chez MERX (1) (2)

Dépôt des soumissions : au plus tard le 23 février 2004 à 14 h 15, date et heure de l'ouverture publique (3)

Le 28 janvier 2004

La greffière de la Ville, Josette Tessier, notaire, o.m.a.

#### ACQUISITION DE TROIS (3) BENNES BASCULANTES ET DES ÉQUIPEMENTS DE DÉNEIGEMENT NEUFS, POUR LES UNITÉS NUMÉRO DE SÉRIE 28179, 28183 ET 28184 - VQ-32820

Documents d'appel d'offres : Disponibles chez MERX (1) (2)

Dépôt des soumissions : au plus tard le 23 février 2004 à 10 h, date et heure de l'ouverture publique (3)

Le 28 janvier 2004

La greffière de la Ville, Josette Tessier, notaire, o.m.a.

#### PROLONGEMENT DE LA RUE DU PLATINE, SECTEUR PARC INDUSTRIEL, CHARLESBOURG (PRE-2003-150) - VQ-32851

Description des travaux : Les travaux consistent principalement à prolonger la rue du Platine (aqueduc, égouts, voirie et éclairage) sur une longueur de ± 120 mètres dans l'arrondissement de Charlesbourg.

Documents d'appel d'offres : Disponibles chez CONSTRUCTO (1)

Dépôt des soumissions : au plus tard le 18 février 2004 à 14 h 15, date et heure de l'ouverture publique (3)

Le 28 janvier 2004

La greffière de la Ville, Josette Tessier, notaire, o.m.a.

#### SERVICES PROFESSIONNELS - TRAVAUX DE PARACHÈVEMENT

VQ-32846

Description du mandat : Les services à fournir comprennent sommairement la préparation des plans et devis ainsi que la surveillance des travaux de parachèvement de diverses rues dans le secteur est.

Documents d'appel d'offres : Disponibles chez MERX (1) (2)

Rencontre d'information : le mardi 10 février 2004, à 9 h, au 160, 76e Rue Est, Salle Roger Bernier, Charlesbourg, Québec.

Dépôt des soumissions : au plus tard le 18 février 2004 à 14 h 15, date et heure de l'ouverture publique (3)

Cet appel d'offres s'adresse aux fournisseurs ayant une place d'affaires sur le territoire de la ville de Québec.

Le 27 janvier 2004

La greffière de la Ville, Josette Tessier, notaire, o.m.a.

#### FOURNITURE DE DIVERS ARTICLES VESTIMENTAIRES POUR LES POLICIERS - ANNÉE 2004 - VQ-32912

Documents d'appel d'offres : Disponibles chez MERX (1) (2)

Dépôt des soumissions : au plus tard le 17 février 2004 à 14 h 15, date et heure de l'ouverture publique (3)

Le 27 janvier 2004

La greffière de la Ville, Josette Tessier, notaire, o.m.a.

#### FOURNITURE DE CHAUSSURES POUR LES POLICIERS - ANNÉE 2004

VQ-32914

Documents d'appel d'offres : Disponibles chez MERX (1) (2)

Dépôt des soumissions : au plus tard le 17 février 2004 à 14 h 15, date et heure de l'ouverture publique (3)

Le 27 janvier 2004

La greffière de la Ville, Josette Tessier, notaire, o.m.a.

## AVIS AUX SOUMISSIONNAIRES

(1) MERX (<http://www.merx.com>) ou au 1-800-964-6379 ou CONSTRUCTO (<http://www.constructo.ca>) ou au 1-800-482-2432.

(2) L'obtention des documents est sujette à la tarification de ces organismes.

(3) Les soumissions seront reçues à l'Hôtel de Ville, 2, rue des Jardins, bureau 551, Québec, G1R 4S9.

Renseignements administratifs : Service des approvisionnements au (418) 641-6164.

Des garanties financières et d'autres exigences peuvent être indiquées dans les documents d'appel d'offres.

À moins d'indication contraire, ces appels d'offres sont assujéti à l'annexe 502.4 de l'Accord sur le commerce intérieur (A.C.I.) et lorsque applicable à l'Accord de libéralisation des marchés publics du Québec et de l'Ontario (A.Q.O.).

La Ville n'encourt aucune responsabilité du fait que les avis écrits ou documents quelconques véhiculés par système électronique soient incomplets ou comportent quelque erreur ou omission que ce soit. En conséquence, tout soumissionnaire doit s'assurer, avant de soumissionner, d'obtenir tous les documents reliés à ces appels d'offres.

La Ville ne s'engage à accepter ni la plus basse ni aucune des soumissions reçues.

## CHÂTEAU

Suite de la C 1

vacances : s'ils n'y trouvent pas leur compte, ils choisiront un autre endroit. « Le sport de glisse avec les centres de ski est important pour attirer les jeunes l'hiver, qui reviendront une fois adultes », a avancé le directeur de l'Office du tourisme.

D'autre part, l'industrie touristique devra s'adapter à une autre tendance lourde, soit la diminution des voyages de groupes au profit des voyages individuels et de couples.

En outre, le développement du secteur touristique passe par une utilisation accrue d'Internet par les entreprises pour augmenter leur chiffre d'affaires. Dans la région, des entreprises sont en retard à cet égard et ce ne sont pas nécessairement les plus petites.

« Des milliers de personnes consultent notre site Internet et des millions de pages y sont lues. Et cette tendance va toujours en augmentant. Les entreprises ont tout intérêt à utiliser davantage Internet et à mieux l'utiliser. De nombreux touristes préparent aujourd'hui leurs voyages à partir des informations dans Internet et font également leurs réservations par ce moyen », a souligné M. Labrie.

Après avoir connu des pertes de 100 millions \$ l'an dernier, l'industrie touristique de la région s'attend à récupérer la moitié de ces pertes en 2004 et le reste l'année suivante.

En 2003, les craintes soulevées par le syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS), le virus du Nil, la vache folle, la guerre en Irak, le terrorisme et l'incertitude économique aux États-Unis ont créé un trou de plus de 100 000 nuitées dans les hôtels de la région.

Ce sont surtout les touristes d'outre-mer et américains — parmi les plus générateurs de retombées économiques — qui ont déserté Québec et le pays tout entier l'an dernier.

Par ailleurs, les touristes américains pourraient être moins nombreux à se rendre au Canada en 2004, par rapport aux meilleures années, en raison de la hausse de la valeur du dollar canadien. À l'inverse, la force de l'euro pourrait amener davantage de touristes européens au pays au cours des prochains mois.

## DYNAGRAM

Suite de la C 1

« En fait c'est un de mes amis qui m'a ouvert la voie du numérique. À l'époque, Imprimerie Gagné m'avait contacté pour trouver une application « directe à la plaque » qui pourrait éliminer la manipulation des encombrants films et velox. Après avoir longuement étudié la question et avec l'aide de programmeurs, Dynagram imaginait un premier logiciel. Dans les premières années, la compagnie ne fera que du « sur mesure » jusqu'au jour où « j'ai enfin compris que notre produit pouvait s'adapter à tous les équipements parce que l'imprimerie, c'est universel ». En 1998, Dynagram s'attaque au marché nord américain qui compte alors 55 000 imprimeurs dont 3500 au Canada. La PME n'avait même envisagé à l'époque qu'elle pourrait conquérir l'Europe et l'Asie cinq ans plus tard.

## D'AUTRES CONQUÊTES

Or, même avec un logiciel-vedette, Dynagram continuait de guetter les opportunités afin d'ouvrir d'autres marchés. Une occasion d'affaires s'est offerte, il y a deux ans, alors que la PME mettait la main sur la ligne de produits Inposition de DK&A, une entreprise californienne. Cette ligne complémentaire à la production Dynagram leur ouvrait le marché des utilisateurs de QuarkXPress, donc celui des firmes de design et de publicité. Elle a aussi permis à l'entreprise d'acquiescer un bureau à San Diego.

Mais la cerise sur la *sundae* est venue en mai 2003 à la conclusion d'une entente avec le géant japonais Fujifilm pour la distribution du logiciel Dynastrip dans toute l'Asie, en Europe ainsi qu'au Moyen-Orient. À l'époque, la PME estimait que l'entente pourrait lui rapporter jusqu'à 500 000 \$. Aujourd'hui, François Guérard peut se permettre de rêver...

Chose certaine, tout le monde planche fort au siège social du boulevard Charest. « C'est sûr qu'on va avoir besoin de renfort, confirme le pdg. Nous sommes à la recherche de programmeurs, de spécialistes en marketing, de techniciens, des personnes bilingues qui seront capables de servir des clients qui appellent de partout dans le monde.

Comme beaucoup d'entreprises de TI, Dynagram a une philosophie de gestion avant-gardiste. Elle laisse beaucoup de latitude à ses employés, qui planifient leurs réunions de production, fixent certaines priorités et organisent leur emploi du temps même en phase de commercialisation agressive.

Et dans ce portrait, François Guérard est le premier à dire que son équipe est passionnée, qu'ils ont beaucoup de créativité et d'initiatives d'où l'ambiance décontractée qu'on constate sur les lieux de travail aménagés selon la formule du nouveau design industriel, à savoir des aires ouvertes, des lieux de détente et de la lumière qui entre à profusion.

### TECHNO HEBDO

#### CONFÉRENCE

□ *Balancement et vibration des ventilateurs* - Ron Michael (Loren Cook).

Présenté par l'American Society of Heating, Refrigerating and Air Conditioning Engineers Inc. (ASHRAE) chapitre de Québec le 2 février, à 17 h 30, au Collège L'immoilou, Pavillon Charlesbourg, 7600, 3<sup>e</sup> Avenue Est, Charlesbourg.

Infos : André Chouinard [achouinard@armeco.qc.ca](mailto:achouinard@armeco.qc.ca)

#### CONFÉRENCE

□ *La construction d'ouvrages hydroélectriques au Québec : enjeux et perspectives* - Richard Cacchione, président (Hydro-Québec Équipement)

Présenté par l'Association de l'industrie électrique du Québec (AIEQ) le 5 février, de 12 h à 14 h, au Manoir Montmorency, salon Duc-de-Kent, 2940, avenue Royale, Beauport.

Infos : (514) 281-0615, Soraya Benchaar

[www.aieq.ca](http://www.aieq.ca)

#### Laissez parler votre coeur...

Le don effectué suite à un décès est un geste d'espoir.

Il suffit de quelques minutes pour le faire.

Une carte témoignant de votre sympathie et de votre générosité sera envoyée à la famille éprouvée.

1 888 473-4636



### Appel d'offres

#### RESEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALITÉ

#### RECHAPAGE DE PNEUS RADIAUX 305/70 R x 22.5

Documents d'appel d'offres Disponibles au Service de l'approvisionnement, 720, rue des Rocailles, Québec (QC) G2J 1A5 de 8h30 à 12h et de 13h à 15h30.

Renseignements (418) 627-2351 poste 211

Dépôt des soumissions Les soumissions doivent se trouver au Service de l'approvisionnement, le 24 février 2004, au plus tard à 14h30 (heure d'ouverture des soumissions).

Garantie de soumission Cautionnement de soumission de 1000\$ OU un chèque visé du même montant.

Le RTC ne s'engage à accepter ni la plus favorable ni aucune des soumissions et n'encourt aucune obligation envers le ou les soumissionnaires.

Québec, le 2 février 2004

Paul Arturi  
Chef de l'approvisionnement



L'automne dernier, un bovin de 500 livres se vendait jusqu'à 1,35 \$ la livre. Vendredi, le prix n'était plus que de 80 cents la livre.

## CRISE DE LA VACHE FOLLE

# L'avenir apparaît encore plus noir pour l'industrie

CALGARY (PC) — Neuf mois après le début de la crise de la vache folle au Canada, les producteurs de bœuf sont encore plus pessimistes qu'avant sur l'avenir de leur industrie. Et la dernière chute des prix s'explique par leur décision de mettre encore plus de leurs bêtes en vente sur le marché.

« Notre industrie s'effondre », affirme Rick Paskal, qui a déjà vendu 10 000 de ses bêtes à cornes depuis la mi-janvier, avec l'espoir de réduire sa dette. « Et quand je regarde le marché, j'en viens à la conclusion que tous mes concurrents en font autant. »

M. Paskal évalue sa perte à entre 200 \$ et 300 \$ par animal, même en tenant compte des indemnités provenant des gouvernements. Et, encore, il lui reste à se départir d'un autre 5000 bêtes avant que sa banque ne pousse un soupir de soulagement. Une fois sa vente terminée, il aura vendu la moitié de son cheptel.

Depuis la découverte d'une vache atteinte de l'encéphalopathie spongiforme bovine (ESB) originaire de l'Alberta, fin décembre dans l'État de Washington, les prix du bœuf de moins de 30 mois ont chuté de plus de 30 %. Les producteurs canadiens qui espéraient un jour voir rou-

vrir la frontière américaine aux bovins vivants estiment aujourd'hui qu'ils devront en faire leur deuil, que la fermeture sera permanente.

En neuf mois, M. Paskal a vu disparaître 75 % de son capital, qu'il avait pourtant mis 25 ans à bâtir. Pendant ce temps, il faut continuer à nourrir le bétail, les factures s'accumulent et les institutions bancaires sont de plus en plus pressées de récupérer leurs prêts.

« Les banques sont devenues très inquiètes sur leurs prêts agricoles, explique Sandy Lyons, fiduciaire en faillite chez KPMG de Lethbridge, en Alberta. On en voit qui écrivent à leurs clients pour leur demander ce qu'ils font pour réduire leur dette. » ATB Financial, le plus gros prêteur agricole en Alberta, prévoit perdre 29,4 millions \$ en raison de la crise de la vache folle.

« Les gens ont peur à mort de ce qui pourrait arriver », a ajouté Will Irvine, gérant des Calgary Stockyards. Les vendeurs aussi ont peur, comme les acheteurs. Personne ne sait quand les prix vont toucher le plancher. »

L'automne dernier, un bovin de 500 livres se vendait jusqu'à 1,35 \$ la livre. Vendredi dernier, le prix n'était plus que 80 cents la livre.

## Le trésor de la famille Tanzi fait encore courir la justice

ROME (AFP) — La justice italienne, après avoir envisagé la possibilité que le trou de 23,12 milliards \$ dans les comptes de Parmalat soit le résultat d'une gestion désastreuse, s'est remise à la recherche du « trésor » de Calisto Tanzi, fondateur du groupe, selon la presse.

« Les trous dans la caisse sont largement supérieurs aux pertes » des sociétés du groupe Parmalat que cet argent était supposé combler, affirme un magistrat cité dimanche par le principal quotidien, *le Corriere della Sera*.

L'idée du détournement de fonds à des fins « d'enrichissement personnel » est « renforcée par le fait que plus le désastre (financier de Parmalat) se rapprochait et plus l'argent disparaissait », selon la même source.

Évoquant un « assaut contre la diligence », *La Stampa*, quotidien du groupe Fiat, écrit : « Tanzi et son trésor — la recherche reprend. »

« Nous ne sommes pas convaincus que les détournements aient servi (seulement) à couvrir les dettes et non, dans un pourcentage élevé, à l'enrichissement personnel », affirme le magistrat Vincenzo Picciotti, selon *La Stampa*.

Toute la presse affirme que les magistrats chargés de l'enquête sont à la recherche d'un « cédrom contenant les courriels reçus et envoyés ces derniers mois par deux anciens directeurs financiers de Parmalat, Fausto Tonna et Luciano Del Soldato. »

Parmalat, le numéro un italien de l'agroalimentaire, au centre d'une galaxie de plusieurs centaines de sociétés, s'est effondré fin décembre et l'enquête a permis d'établir un trou de plus de 23,12 milliards \$ dans ses comptes. Les principaux dirigeants, dont le fondateur Calisto Tanzi, ont été arrêtés.

Le gouvernement italien s'appête à examiner mardi en Conseil des ministres une réforme de la Loi sur la protection de l'épargne, prévoyant, entre autres, un durcissement des peines pouvant aller jusqu'à 25 ans de prison et un renforcement des organismes de contrôle.

### USINE SAISIE

Par ailleurs, une usine de la filiale brésilienne du groupe Parmalat, située dans l'État de Rio de Janeiro (sud-est du Brésil), a été saisie à la suite d'une demande des autorités de l'État en raison des impayés aux producteurs de lait, a indiqué à la presse un ministre local.

Le juge à l'origine de la décision a nommé un comité de cinq administrateurs et a également saisi les biens de Parmalat Brésil dans la région d'Itaperuna, où se trouve l'usine, a précisé le ministre de l'Agriculture de l'État de Rio de Janeiro, Cristino Aurelio da Silva.

Selon le ministre, Parmalat Brésil a une dette de près de deux millions de reais (près de 700 000 dollars) envers les producteurs locaux.

Cette décision judiciaire intervient après que Parmalat Brésil se fut déclaré mercredi en cessation de paiements, demandant à la justice de Sao Paulo d'être le médiateur d'un règlement à l'amiable avec ses créanciers pour l'apurement de ses dettes. Si ce règlement à l'amiable est accepté par la justice, les dettes de Parmalat Brésil seront gelées et elle aura deux ans pour les payer.

Jeudi soir, après une réunion en urgence à Brasilia, le gouvernement a décidé d'aider financièrement les 20 000 fournisseurs de lait de Parmalat Brésil, qui emploie 6000 personnes dans huit usines.

### EN BREF

#### Marche des victimes d'un insecticide

■ MANAGUA — Des centaines de paysans de l'ouest du Nicaragua, qui affirment souffrir de maladies provoquées par un insecticide utilisé dans les années 70 par les multinationales bananières américaines, ont débuté cette fin de semaine une marche de protestation vers la capitale, a-t-on appris hier de source syndicale. Les manifestants, originaires du département de Chinandega, entendent protester contre le manque de soutien du gouvernement, a indiqué le dirigeant paysan Victorino Espinal. Ils sont en pro-

cess avec huit entreprises bananières américaines (Dole, Shell, Chiquita Brands International, Standard Fruit Company, Del Monte Tropical Fruit Company, Occidental Chemical Corporation, Dow Agro Sciences et Aka del Monte Foods), accusées d'avoir utilisé ou distribué dans le pays l'insecticide Némagon, qui provoque notamment des cancers. Selon leurs avocats, le montant total des indemnités réclamées s'élève à 10 milliards de dollars. Selon les organisations de défense des travailleurs agricoles, un tribunal nicaraguayen a condamné en décembre 2002 les entreprises Dow, Shell et Dole à verser 490 millions de dollars, mais ces dernières n'ont rien payé et ont engagé une contre-attaque judiciaire aux États-Unis, accusant les paysans de mentir. (AFP)

# La chute du dollar au cœur du G7 finances

PARIS (AFP) — Les tensions politiques et économiques suscitées ces derniers mois par la dégringolade du dollar devraient dominer la réunion du G7 finances prévue vendredi et samedi en Floride, mais rien ne suggère pour l'heure qu'elles y connaissent un dénouement.

Le billet vert a certes repris quelques couleurs par rapport à son plus bas de 1,2888 \$US pour un euro atteint début janvier.

Il a bénéficié d'une série de déclarations de la part des banquiers centraux de la zone euro, et aussi de la perspective d'une lointaine remontée des taux d'intérêts américains, qui, en contribuant à rendre le dollar plus attractif aux yeux des investisseurs, devrait théoriquement enrayer sa chute.

Mais sa tendance reste structurellement baissière, soulignent en chœur les économistes. Et surtout, les Américains ne sont manifestement pas mécontents de son parcours, bien au contraire : alors que s'approche l'élection présidentielle de novembre, une inflexion de leur politique en la matière semble de plus en plus improbable.

La réunion à Boca Raton (Floride) des ministres des Finances et gouverneurs des banques centrales du G7 risque donc de buter sur les divergences d'intérêts entre ses différents membres (les États-Unis, le Japon, l'Allemagne, le Royaume-Uni, la France, l'Italie et le Canada).

Selon nombre d'économistes, les partenaires commerciaux de l'Amérique avaient l'an dernier tacitement approuvé la politique de dépréciation du dollar menée par Washington malgré le désavantage que cela représente pour leurs exportations : selon cette thèse, ils auraient considéré à l'époque que cet inconvénient serait largement compensé par le bénéfice d'une reprise mondiale de l'économie dans le sillage des États-Unis.

Ce feu vert tacite aurait été renouvelé en septembre lors du dernier G7 finances à Dubai, qui s'était achevé sur un communiqué appelant à « davantage de flexibilité dans les taux de change ».

Mais le vent a tourné depuis face à la brutalité de la chute du billet vert, en particulier au tournant de l'année 2003-2004.

« Les Européens commencent à prendre peur d'une coopération dont ils ne voient plus le débouché. Les Américains prennent goût à une dévaluation du dollar qui renforce leur croissance sans contrepartie grave (pas d'inflation, pas de hausse des rendements obligataires, pas de crise de confiance envers le dollar) », relèvent les stratèges de la banque HSBC CCF dans une note d'analyse.

Les Européens devraient pouvoir présenter un front uni au G7 de Boca Raton : ils se sont mis d'accord fin janvier sur un texte dans lequel il se disent « préoccupés par les mouvements excessifs de taux de changes », signalant ainsi leur mécontentement et leur inquiétude.

### STRATÉGIE JAPONAISE

Quant aux Japonais, leur politique est claire : la Banque du Japon « doit intervenir contre les ventes spéculatives de dollars » et enrayer ainsi l'appréciation de sa devise, a récemment rappelé le ministre japonais des Finances, Sadakazu Tanigaki.

Le Japon a consacré aux interventions sur les changes la somme record de 20 050 milliards de yens en 2003, près de trois fois le précédent record.

Mais Japonais et Européens auront du mal à se faire entendre d'Américains qui ont la puissance économique de leur côté et auront beau jeu de leur renvoyer la balle en leur reprochant leur langueur économique.

Les États-Unis ont gardé le silence sur la question du dollar et semblent vouloir s'y tenir. Le G7 devrait être pour eux avant tout l'occasion d'assurer que leur déficit budgétaire record n'a rien d'exceptionnel d'un point de vue historique, ont-ils indiqué mercredi.

Or, sans l'appui des Américains, un véritable retournement de tendance sur le dollar est impensable, constate Alexandra Estiot, économiste de BNP Paribas. Selon elle, le G7 ne devrait aboutir qu'à un communiqué rédigé en termes vagues pour camoufler les désaccords, et sans incidence majeure sur la donne des mois à venir.

La tendance du billet vert américain reste à la baisse

## Passat 2004

Les choix sont multiples, le taux est unique.

- Sièges avant chauffants
- Climatiser
- 8 haut-parleurs
- 1.8T
- ABS
- 4MOTION
- Régulateur de vitesse
- Berline
- Familiale
- W8
- Lecteur CD
- V6



3,9 %\*  
de financement  
à l'achat sur  
60 mois

A partir de  
29 550 \$†

Offres exceptionnelles sur les modèles 2003 également disponibles! Renseignez-vous...

Êtes-vous fait pour Volkswagen?



1 888 8082 VW | vw.ca

Participez à  
**BOURSTAD**  
20 000 \$ en prix

Simulation d'investissements financiers dans Internet  
Du 11 février au 8 avril 2004

Dernière chance pour vous inscrire!

Gérez un portefeuille virtuel de 100 000 \$ pendant huit semaines et gagnez sur tous les plans :

- Développez vos connaissances en matière de stratégies d'investissements financiers
- Apprenez à prendre des décisions autonomes et éclairées
- Courez la chance de gagner un des nombreux prix

Frais d'inscription  
Grand public : 15 \$

Inscrivez-vous à [www.cyberpresse.ca/bourstad](http://www.cyberpresse.ca/bourstad)  
(514) 864-4782 ou 1 800 665-6400 poste 44782



LE SOLEIL LA PRESSE  
cyberpresse.ca

Bourstad est une activité du Cegep@distance et du Collège de Rosemont.



Apprends!



# AUTOMOBILE

## MATCH DU MOIS

DODGE DURANGO CONTRE NISSAN PATHFINDER ARMADA

# Duel entre deux durs à cuire

**L**es skis, les bottes, les vêtements de rechange, la boîte à lunch... Aller au chalet s'apparente parfois à une petite expédition. Le coffre de la voiture de monsieur ou de madame Tout-le-Monde apparaît alors bien petit, surtout si on part avec les enfants. De plus, les déplacements vers les stations de ski ou le chalet s'effectuent parfois sur des routes difficiles d'accès où « l'auto de ville » n'a plus sa place. Dès lors, il peut être tentant de se tourner vers un spacieux 4 X 4 polyvalent, insouciant de la condition des routes, comme du carburant qu'il consomme, faut-il préciser. Pourtant, une fourgonnette équipée d'un rouage à quatre roues motrices est susceptible de faire aussi bien sur la route, sans grever votre budget d'essence pour les quatre prochaines années.



Éric Lefrançois

Collaboration spéciale

Si vous devez tracter une roulotte, un bateau ou encore des motoneiges, vous êtes à la bonne adresse. Les deux véhicules de ce match sont en mesure de déplacer des montagnes, ou presque.

Proches d'une routière sur le macadam avec leurs gros moteurs puissants, ils ne font cependant pas le poids quand vient le temps de s'aventurer en tout-terrain. Dès lors, nous vous suggérons plutôt un engin plus rustique, supportant les bottes boueuses et les poils de chien humides sur les banquettes, un de ces « tracteurs » complètement dédiés au 4 X 4, avec réducteurs, blocajes de différentiels et... pneus à profil agraire qui ont l'inconvénient de limiter leur polyvalence routière.

Dans le rôle de l'imitateur pertinent, Nissan a concocté cette année son premier utilitaire catégorie *sumo*: le Pathfinder Armada. Gros comme un bœuf et enguirlandé des plus récentes technologies, ce véhicule prétend offrir la meilleure capacité de remorquage de sa catégorie. Un titre qui autrefois était l'apanage du Dodge Durango, également renouvelé cette année.

Ce duel entre ces deux « durs à cuire » promet, mais nous recommandons fortement aux environnementalistes à l'épiderme sensible de s'abstenir de lire notre compte rendu.

### QUI EST LE PLUS FORT ?

« Mon père est plus fort que le tien. » Que celui qui n'a jamais prononcé cette phrase durant son enfance lève la main. Maintenant, serez-vous tout aussi nombreux à reconnaître qu'il vous importe aujourd'hui de dire que « mon truck est plus fort que le tien » ? Sûrement pas, mais à en juger par vos commentaires reçus ces derniers jours, vous êtes plus nombreux que vous ne le pensez.

Nissan ne voulait pas rater son entrée dans le marché des 4 X 4, autrefois considéré comme une chasse gardée des constructeurs américains. Elle a donc pensé développer un véhicule avec les dimensions d'un pachyderme et la capacité de remorquage d'un camion semi-remorque. Tout un programme baptisé du nom peu original de Pathfinder Armada.

Le Pathfinder Armada paraît beaucoup plus intimidant que le Durango. Sa mâchoire nickelée semble prête à dévorer tout sur son passage et ses arrêtes vives laissent croire aux concurrents que « qui s'y frotte s'y pique ». Le Dodge dégage l'effet contraire et ses courbes cherchent plutôt à séduire une clientèle qui n'en a rien à cirer des « gros machos ». Le charme opère jusqu'au moment de monter à bord. Sans marche-pied (ils sont en option), l'exercice sera pour certains un vrai « casse-margoulette », surtout si vous devez arrimer vos équipements de sport sur la galerie de toit.

Côté finition extérieure, le Pathfinder Armada se démarque par sa finition plus soignée, comme ce filet de caoutchouc qui ceinture les phares pour, entre autres, colmater les interstices avec les pièces environnantes.



L'ordinateur de bord du Pathfinder

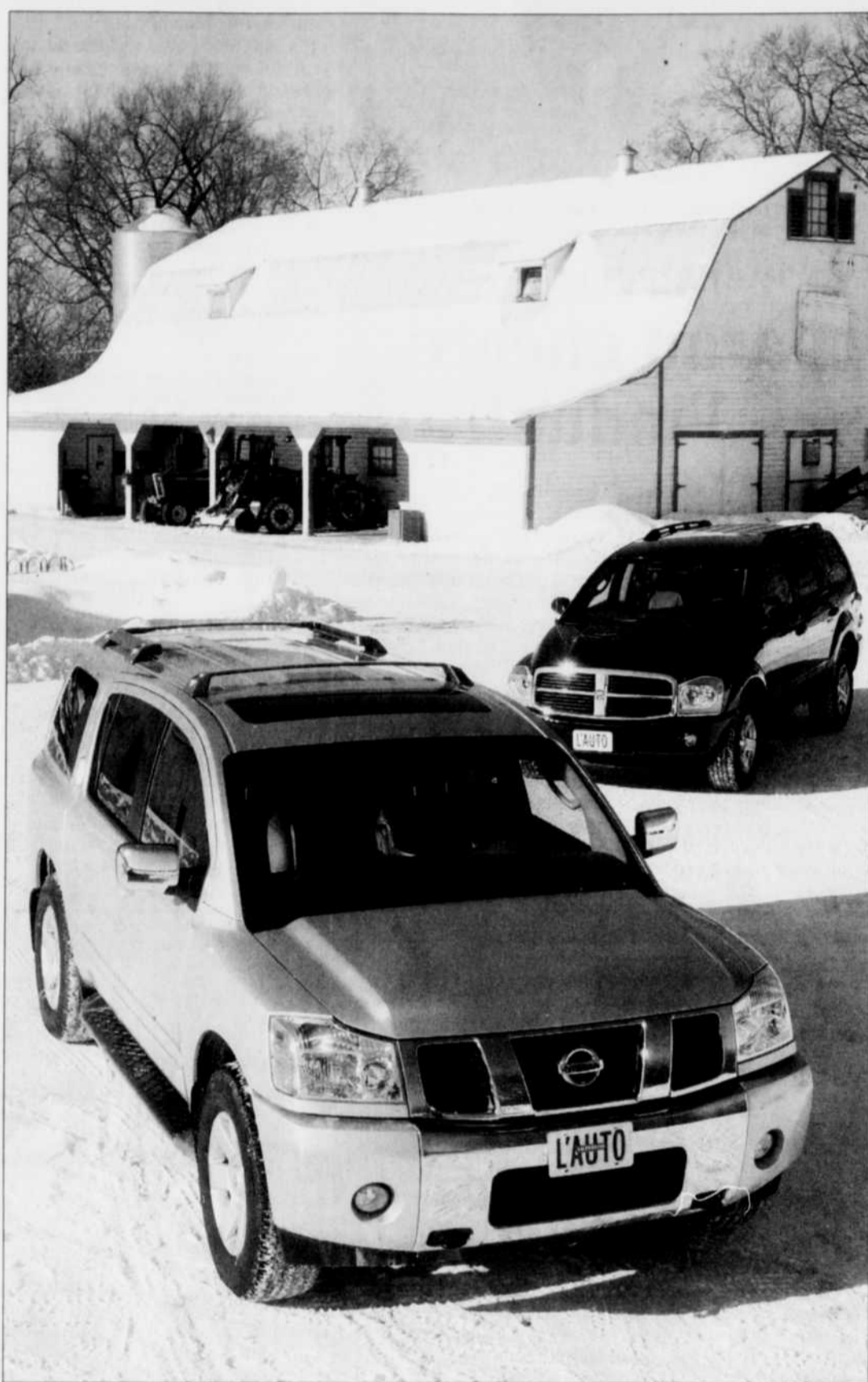
À LIRE AUSSI :  
■ En route Page C 5



Plus puissant, le 5,6 litres du Pathfinder Armada signe les meilleures accélérations et permet de tracter de plus lourdes charges. Le 4,7 litres, lui, réalise de meilleures reprises. Dans un cas comme dans l'autre, les principales composantes mécaniques sont difficilement accessibles.

### CE QU'IL FAUT SAVOIR

	Dodge Durango	Nissan Pathfinder Armada
Fourchette prix (\$)	41 975 à 48 695	53 500 à 58 500
Livrée essayée	SLT Plus	LE
Prix du modèle essayé (\$)	46 425	64 000
Frais de transport et préparation (\$)	995	1095
Garantie de base - groupe motopropulseur (ans/km)	3 ans / 60 000	3 ans / 60 000
Valeur de revente au terme de 36 mois (\$)	22 807	29 500
Gaz à effet de serre (tonnes par an)	11,2	11,6
Lieu d'assemblage	États-Unis	États-Unis
Pour en savoir plus	www.daimlerchrysler.ca	www.nissan.ca



Mâchoire nickelée, arrêtes vives, le Pathfinder Armada témoigne de la réelle volonté de Nissan de s'imposer dans ce segment de marché. La silhouette plus roudouillard du Dodge Durango séduit plus qu'elle n'effraie. Cette deuxième génération de Durango cherche visiblement à recruter une nouvelle clientèle.

### DIMENSIONS

	Dodge Durango	Nissan Pathfinder Armada
Empattement / longueur / largeur / hauteur (mm)	3028 / 5100 / 1930 / 1887	3129 / 5255 / 2001 / 1999
Nombre de places assises	7	7
Dégagement avant jambes / hanches épaules / tête (mm)	1054 / 1491 / 1506 / 1036	1062 / 1558 / 1654 / 1009 *
Dégagement médian jambes / hanches épaules / tête (mm)	950 / 1453 / 1514 / 996	1064 / 1527 / 1639 / 1016
Dégagement arrière jambes / hanches épaules / tête (mm)	874 / 1222 / 1514 / 996	818 / 1240 / 1619 / 912
Volume du coffre 3 <sup>e</sup> rangée relevée 3 <sup>e</sup> abaissée / 2 <sup>e</sup> et 3 <sup>e</sup> abaissées (l)	569 / 1937 / 2900	566 / 1604 / 2750

\* avec le toit ouvrant.

## Budget

Nouveau venu dans ce segment de marché, le Pathfinder Armada fait bonne impression à défaut de faire sensation. Habillé comme un roi, il ne parvient pas, dans sa version LE surtout, à justifier son prix. À notre avis, la version SE est supérieure si, bien sûr, vous avez plus de 50 000 \$ à lui consacrer.

**Proches d'une routière sur le macadam avec leurs gros moteurs, ils ne font cependant pas le poids lorsqu'il faut s'aventurer en tout-terrain**

C'est ici que le Durango tire, de nouveau, son épingle du jeu. Les économies que vous êtes susceptible de réaliser à l'achat devraient vous permettre de régler vos factures d'essence pour les quatre prochaines années. Pour ce qui est de la facture environnementale, parions que vous la refilerez à vos enfants...

L'auteur souhaite remercier le personnel de la ferme écologique du parc Saint-Jacques pour son accueil chaleureux, le Centre de vérification technique du CAA-Québec pour ses conseils et ses installations ainsi que la firme X-Per-X pour ses observations.

## Vie à bord

Après nous y être repris à deux fois pour fermer une portière presque aussi lourde que celle du coffre-fort d'une banque, nous pénétrons dans un habitacle qui impressionne plus par la quantité d'interrupteurs et d'accessoires que par la qualité de ses matériaux. Une tare souvent observée à bord des créations du constructeur japonais ces quatre dernières années. Par contre, l'instrumentation est aussi complète que celle d'une voiture sport. Tout y est, y compris un cadran vous indiquant la température de la boîte de vitesses plutôt qu'un voyant lumineux qui prévient lorsqu'il est trop tard.

Le tableau de bord du Durango est plus dénudé sans doute et assurément moins tape-à-l'œil, mais il a toutefois l'avantage de regrouper des commandes à la fois faciles à repérer et à identifier. On peut toujours chipoter sur l'utilisation de curseurs pour régler la température de l'habitacle ou encore les appliqués de simili-bois, mais en revanche, il est difficile de trouver à redire sur le souci apporté dans le choix de certains matériaux et de certains détails, comme un coffre à gants éclairé.

Si vous organisez une chasse aux trésors, sans doute préférerez-vous le Nissan. Les espaces de rangement y sont plus nombreux. À la deuxième rangée, rien à signaler. Le dégagement ne manque pas, mais les jeunes enfants se sentiront mieux à bord du Nissan en raison de l'assise plus élevée des sièges et de la surface vitrée plus importante. Complètement à l'arrière, les avis seront partagés. Les petits préféreront toujours le Nissan, pas les grands. Ces derniers bougonneront à l'idée de devoir voyager les genoux entre les deux oreilles (la banquette est grimpée sur un monticule pour favoriser un aménagement de type théâtre).

Dans sa version LE, la plus chère, le Pathfinder Armada est équipé d'un hayon à commande électrique pour faciliter l'accessibilité à l'aire de chargement. On aurait préféré cependant un seuil de chargement moins élevé et un mécanisme qui aurait évité de devoir constamment grimper (à moins que vous n'avez de longs bras) dans l'espace cargo pour remettre la troisième banquette en place. Dans ce domaine, le Durango n'a pas de leçon à donner, lui non plus. En revanche, les lourds paquets sont plus faciles à charger puisque le seuil se trouve à une hauteur raisonnable. Autre observation intéressante, le volume utilitaire de nos deux protagonistes. Le plus gros des deux n'est pas forcément celui que l'on pense (voir notre tableau).

Pour justifier son prix, le Pathfinder Armada vous mettra des paillettes dans les yeux avec sa liste d'accessoires longue comme ça. Peu importe la livrée retenue, le pédalier électrique, les rideaux gonflables latéraux, le dispositif antipatinage et les plaques de protection (les crochets de remorquage inclus) n'entraînent aucun débours supplémentaire. Sur le Durango cependant, ces mêmes accessoires soulageront votre portefeuille de 1115 \$.

### NOS MESURES

	Dodge Durango	Nissan Pathfinder Armada
0-100 km/h (s)	8,82	8,27
Reprises		
80-120 km/h	7,05	8,15
Consommation (l/100 km)	19,8	21,1
Niveau sonore au ralenti / en accélération / à 110 km/h	43 / 73 / 69	42 / 72 / 71
Freinage de 100 à 0 km/h (m)	48,4	45,6
Capacité de remorquage (kg)	3311 *	4128
Angle d'approche / de franchissement / départ (degrés)	25,2 / 22,5 / 28,3	31,1 / 27,7 / 27

\* Avec le 5,7 litres et le rapport de pont 3,92, la capacité de remorquage grimpe à 3946.

### TECHNIQUE

	Dodge Durango	Nissan Pathfinder Armada
Moteur	V8 SACT 4,7 litres	V8 DACT 5,6 litres
Puissance (ch. à tr/min)	230 à 4600	305 à 4900
Couple (lb-pi à tr/min)	290 à 3600	385 à 3600
Poids technique maximal (GVWR) / poids net	2994 / 2191	3175 / 2417
Rapport poids-puissance	9,52	7,92
Transmission de série	automatique 5 rapports	automatique 5 rapports
Transmission optionnelle	aucune	aucune
Mode	intégral à prise constante	intégral à prise temporaire
Direction	crémaillère	crémaillère
Rayon de braquage (m)	11,4	12,4
Réservoir d'essence (l)	102	105,8
Type d'essence recommandée	ordinaire	ordinaire
Freins (av-arr)	disque / disque	disque / disque
ABS	de série	de série
Répartiteur électronique de freinage	non disponible	de série
Pneus	265/65R17	265/70R18

MATCH DU MOIS

En route

ÉRIC LEFRANÇOIS  
Collaboration spéciale

Souple et agile en dépit de sa taille, le Durango se fond dans la circulation comme une berline. Son diamètre de braquage étonnamment court permet de l'insérer dans les espaces de stationnement, sans jamais avoir à demander à l'un des occupants de vous guider dans les manœuvres. Personne n'aura à mettre le pied à terre du Pathfinder Armada non plus. Un avertisseur sonore se charge de vous prévenir avant qu'il n'y ait de la casse. Tant mieux puisque le Nissan souffre de claustrophobie en ville et devient rapidement pénible dans les espaces restreints.

Dès que l'horizon se dégage, le Pathfinder Armada fait étalage de ses qualités. La rigidité de son châssis rassure dans les courbes ouvertes, la précision de sa direction aussi. Curieusement, la présence d'éléments suspenseurs plus sophistiqués ne rend pas le Nissan plus confortable pour autant. Trous et bosses sont accueillis assez sèchement. Les pneumatiques, des 18 pouces, y sont certainement pour quelque chose. De plus, contrairement au Durango, l'utilitaire japonais ne tire pas la langue chaque fois qu'il se fait entrainer sur une route aux lacets bien serrés, sans être plus efficace pour autant. En fait, il l'est moins. La grande différence réside sans doute dans le fait que quiconque se trouve au volant de l'utilitaire américain peut aisément détecter ses limites.

Plus légère, sans pour autant être surassisted, la direction du Durango n'est pas moins lente et les réglages de suspension plus souples favorisent surtout le confort. Dans le cadre d'une utilisation normale, le Durango prend une calandre d'avance sur son rival japonais, qui reprend l'avantage lorsque les conditions routières se corsent, lors d'une manœuvre d'évitement, par exemple. De série, le Pathfinder Armada compte sur un impressionnant arsenal



Le simili-bois et les tirettes de climatisation du Durango sont certes dépassés, mais la qualité de certains plastiques améliore de beaucoup la qualité perçue.

d'aides à la conduite allant du contrôle de stabilité dynamique (antidérapage) à l'antipatinage en passant par la répartition électronique de la force de freinage.

Si le VS de 5,6 litres du Pathfinder Armada ne devait être jugé uniquement que sur sa sonorité, il remporterait assurément un prix. Il en mériterait également un pour réussir à mettre en mouvement les quelque 2400 kg du Nissan avec autant d'autorité. Gorgé de couple (90 % de celui-ci est pleinement disponible sous les 2500 tr/min), ce moteur est épaulé par une transmission automatique dont le seul vice est de brusquer, à l'occasion, ses cinq rapports.

Pendant ce match, le Durango ne pouvait répondre à Nissan par la bouche de ses échappements. Sous son lourd capot (soulevé par une tige métallique alors que celui du Pathfinder Armada repose sur de solides tiges télescopiques) se trouvait le VS de 4,7 litres et non le 5,7 litres Hemi. Ce dernier coûte 900 \$ de plus sur la version SLT Plus (de série sur la livrée Limited). Qu'à cela ne tienne, le 4,7 litres n'a pas eu à rougir de la comparaison, favorisé, il est vrai, par un châssis plus léger et une transmission automatique à cinq rapports correctement étagée. Si le Pathfinder Armada l'emporte à l'épreuve du 0-100 km/h, le Durango signe de meilleures reprises. Malheureusement, les deux mécaniques font pratiquement jeu égal en matière de consommation et rejettent l'une et l'autre presque autant d'émissions polluantes dans l'atmosphère.

Pour justifier l'achat d'un véhicule de cette catégorie dont la principale raison d'être est d'offrir une capacité de remorquage hors du commun, il faut forcément que quelque chose « traîne » derrière le pare-chocs : un bateau, des motoneiges ou encore une roulotte. Dans ce domaine, le Pathfinder Armada décroche la palme, même si le Durango fait le plein d'accessoires de remorquage.

Au chapitre du freinage, le Pathfinder Armada s'immobilise quelques mètres plus tôt que le Durango, mais son système de freinage résiste le mieux à l'échauffement. À l'usage (ou est-ce à l'usure ?), les étriers de frein du Nissan ne piquaient plus les disques avec la même ardeur alors que ceux du Dodge semblaient retrouver (du moins, c'est ce que nos mesures indiquent) de leur vigueur après quelques séances de réchauffement.



Au premier coup d'œil dans le Pathfinder Armada, difficile de ne pas être impressionné. À l'usage, on regrette que certaines commandes ne soient pas plus intuitives.

MATCH DE FÉVRIER		
	Dodge Durango	Nissan Pathfinder Armada
<b>VIE À BORD (30 POINTS)</b>		
Présentation (matériaux, qualité et assemblage)	3	3,5
Commodités, ergonomie, fonctionnalité	3	4
Dégagement intérieur	3	3,5
Confort	3	3,5
Volume du coffre	4	3
Niveau sonore	3,5	3
Sous-total	19,5	20,5
<b>CONDUITE (30 POINTS)</b>		
Performances	3,5	4
Transmission	3,5	3
Tenue de route	3	3,5
Freinage	3	3,5
Agrément de conduite	4	3
Sous-total	17	17
<b>SÉCURITÉ (20 POINTS)</b>		
Active (visibilité, aides à la conduite, etc.)	6	8
Passive (coussins, rideaux, etc.)	6	8
Sous-total	12	16
<b>BUDGET (20 POINTS)</b>		
Rapport prix/équipements/valeur de revente	6	6
Consommation d'essence, environnement	0	0
Sous-total	6	6
<b>GRAND TOTAL</b>	<b>54,5</b>	<b>59,5</b>



Titan et Pathfinder Armada partagent le même ADN, mais le premier est porté sur le transport de madiers alors que le second possède une âme de grand voyageur. Le Durango fait moins « dur à cuire ». Les pare-chocs sont de la même teinte que la carrosserie et les rétroviseurs extérieurs ont la taille de ceux d'une berline.

COURRIER DE L'AUTO

Faut-il obligatoirement s'assurer des « deux côtés » ?

**Q** À partir de quel moment est-ce moins nécessaire d'assurer sa voiture pour ses propres dommages? Est-ce obligatoire de prendre cette clause « collision » ?

**R** En matière d'assurance, c'est au chapitre de la responsabilité civile qu'existe votre seule obligation qui est d'opter pour une protection minimale de 50 000 \$. Ce minimum légal est aujourd'hui un peu dépassé et bien des automobilistes optent plutôt pour des protections de 300 000 \$, 500 000 \$ et plus mais ceci n'est pas vraiment le but de votre question. En ce qui concerne vos propres dommages, la loi n'impose aucune obligation. C'est à vous de décider. Et pour vous décider, vous devez vous demander si vous êtes capable d'assumer financièrement des dépenses pouvant aller jusqu'à la perte totale de votre voiture. En fait, il faut considérer la valeur du véhicule (en tenant compte bien sûr de son état général et non seulement de l'année-modèle) et votre capacité financière à assumer vous-même cette perte en cas d'accident responsable. Si vous avez effectué un emprunt pour vous procurer votre voiture, il est d'ailleurs possible qu'une institution prêteuse vous oblige à prendre cette couverture pour la durée du contrat dans le cas d'un prêt auto avec lien sur la voiture.

Encore une fois, c'est à l'automobiliste que revient la décision finale. Dans certains cas, c'est évident. Par exemple, une Cavalier 1992 ne vaut pas la même chose qu'une Chevrolet Malibu 2003! Dans d'autres cas, il faut prendre le temps nécessaire pour bien évaluer le pour et le contre.

INDISPENSABLE, L'ESSUIE-GLACE ARRIÈRE ?

**Q** Est-ce vrai qu'un essuie-glace de lunette arrière est indispensable dans le cas des voitures hatchback ou familiales ?

**R** Tout ce qui peut aider un automobiliste à améliorer sa visibilité au volant est selon nous valable puisque ceci contribue à accroître sa sécurité. Et c'est le cas de l'essuie-glace. Et c'est un fait que dans le cas des types de voitures que vous mentionnez, l'essuie-glace arrière est particulièrement important puisque la turbulence de l'air attire littéralement toutes les saletés de la route. Le phénomène est surtout remarquable l'hiver lorsque le sel et le calcium se mettent de la partie.

À UNE INTERSECTION, QUI A LA PRIORITÉ ?



**Q** À une intersection où il y a quatre panneaux d'arrêt, qui passe en premier ?

**R** La meilleure façon de répondre à votre question est de citer l'article 370 du Code de la sécurité routière: « À une intersection réglementée par des panneaux d'arrêt pour toutes les directions, le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette doit immobiliser son véhicule et céder le passage à tout véhicule qui a rejoint l'intersection avant lui. Il doit également céder le passage aux piétons qui traversent la chaussée qu'il s'apprette à croiser ou à emprunter »

L'ENTRETIEN DE LA BATTERIE

Dernièrement, la batterie de ma voiture a rendu l'âme et j'ai dû la faire remplacer. J'aimerais connaître l'entretien recommandé pour que cette nouvelle batterie dure le plus longtemps possible.

1. Inspectez régulièrement votre batterie pour y déceler d'éventuels signes de fuite, des brides de fixation lâches ou manquantes, des fentes dans le boîtier (en raison d'un trop fort serrage des brides de fixation), des fentes dans le couvercle (attribuables à une mauvaise installation).
2. Si votre batterie est de type « avec entretien », vérifiez périodiquement le niveau d'électrolyte et ajoutez de l'eau (distillée si possible) au besoin selon la norme.
3. Enlevez la corrosion autour des bornes et sur le dessus de la batterie avec un mélange de bicarbonate de soude ordinaire dans de l'eau.
4. Faites vérifier l'état de la batterie à l'aide d'instruments spéciaux (ex. : densimètre).

CONSEIL DE LA SEMAINE

Effet du sel

■ Au cours de l'hiver, des tonnes de sel sont déposées sur nos routes. Sans aucun doute, son usage permet de diminuer le nombre d'accidents en rendant la conduite plus sécuritaire. Par contre, il accélère grandement la corrosion de votre véhicule. Lorsque la température est douce, -10 °C et plus chaud, il est recommandé de laver régulièrement votre voiture. Il faut surtout s'attarder au dessous et l'arroser généreusement là où les accumulations de sel, de calcium et de toutes les matières sont susceptibles de conserver l'humidité. En agissant ainsi, vous protégez de façon efficace votre véhicule des assauts agressifs des agents initiateurs de la rouille.

VÉHICULES ACHETÉS AUX É.-U.

GM Canada met en garde ses concessionnaires

■ TORONTO — Devant la forte appréciation du dollar canadien au cours des derniers mois, General Motors du Canada a servi une mise en garde à ses concessionnaires pour qu'ils résistent à la tentation d'acheter des véhicules automobiles aux États-Unis pour ensuite les revendre au Canada avec profit. Les constructeurs automobiles craignent maintenant que les Canadiens soient tentés de profiter de leur pouvoir d'achat accru pour se procurer les modèles les plus populaires aux États-Unis, où ils sont offerts en plus grand nombre et, dans le cas de certains modèles hauts de gamme, moins cher. Le vice-président des ventes, du service et de la mise en marché chez GM Canada, Marc Comeau, a rappelé aux concessionnaires qu'il est interdit de vendre de nouveaux véhicules automobiles qui ne sont pas destinés au marché canadien. Il précise que les concessionnaires fautifs subiront une réduction de leur part des véhicules qui leur sont alloués. Dans sa note aux détaillants, M. Comeau précise que GM Canada n'assurera pas les frais pour les réparations à des véhicules destinés aux États-Unis qui sont couverts par la garantie, à moins que ces véhicules n'appartiennent à des Américains en visite au Canada ou qui viennent d'y emménager, ou que ces réparations soient rendues nécessaires à cause d'un rappel par GM. (PC)

La Corporation vous informe....



LA CORPORATION DES CONCESSIONNAIRES D'AUTOMOBILES de la région de Québec (CCARQ)

MONSIEUR ANDRÉ NADEAU  
CÔTE SUD (1999) INC.  
ADMINISTRATEUR DE LA CORPORATION

Il était une fois : les premiers essuie-glaces

C'est à une femme, Mme Mary Anderson, qu'on doit la conception d'une invention capable de nettoyer neige et pluie d'un pare-brise. Nous sommes en 1903, juste avant l'apparition du modèle A d'un certain Henry Ford. Son but? Soulager la vision d'un conducteur par temps maussade. On n'en est pas encore aux essuie-glaces raffinés d'aujourd'hui : l'invention de Mme Anderson doit être activée manuellement de l'intérieur du véhicule!

De passage à New York, Mme Anderson est surprise de voir les conducteurs de tramways ouvrir les fenêtres de leur véhicule pour mieux voir par temps pluvieux. Dès lors, elle conçoit un bras muni d'un balai de caoutchouc, actionné de l'intérieur à partir d'un levier.

Ce n'est toutefois qu'en 1916 que les essuie-glaces font partie de l'équipement de série sur les véhicules américains.

Nous avons de très beaux logements disponibles immédiatement !

Hâtez-vous!

Résidence pour préretraités et retraités autonomes

Le Manoir F. J. Andrie

Au cœur de la vie, au cœur de l'action!

649-1324

www.manoirleflandre.com

125, Benoît XV, Québec (Qc) G1L 2Y9

Face à l'Hôpital Saint-François-d'Assise

Certifié ROSES D'OR

LA TOUTE NOUVELLE

OPTRA 2004

- Très bien équipée
- Vitres électriques av.
- Portière dev. électrique
- Lecteur CD-MP3
- Et beaucoup plus

179\$ /mois\*

0\$ dépôt de sécurité

50 en inventaire prêts à livrer

835-1171

89, Kennedy, Lévis

Citadelle CHEVROLET OLDSMOBILE CADILLAC LTÉE

\*Location 45 mois, 80 000 km total. 2199\$ comptant ou échange équivalent. Taxes en sus. www.citadellechevy.gmcanada.com



VÉHICULES Supermarché de l'auto, du camion et autres

948-9888 VÉHICULES SUPERMARCHÉ DE L'AUTO Camionnette/Utilitaire 12 000 \$ à 16 999 \$

MAZDA B4000 Quad Sport 2001, noir, 4 portes, automatique, 39 700 km, fond de caisse, 17 900 \$, 879-9398

MAZDA MPV 2001, 21 000 km, tout équipé, bleu-mar, 19 995 \$ E. BAILLARGEON 663-7040

MAZDA MPV 2001, 40 000 km, tout équipé, champagne, 17 495 \$ E. BAILLARGEON 663-7040

MAZDA B-4000, 434 2001, argent, 101 500 km, automatique, AC, mag, LEVIS MAZDA 837-8897

MERCEDES ML 320 ELEGANCE 2001, gris, 74 900 km, cab. & CD, mag, pneus hiver très bon état, entretien Châtel Autos, 34 995 \$ 624-0214 (jour et 623-2385 soir).

MERCEDES ML 320, 99 122 000 km, 6 cyl, 5800 cc, tout, 4 portes, tout, argent, 23 995 \$, Auto Real Parent 529-1323

MITSUBISHI OUTLANDER 2003 AWD démo, 12 700 km, automatique, ac, tout équipé, PAQUET NISSAN 838-3838

MITSUBISHI OUTLANDER 2003, 28M, 844 km, tout équipé, argent, Québec, Mitsubishi 682-2226 (cél. 955-2444, 682-2226)

NISSAN PATHFINDER 1998 76 000 km, tout équipé, argent, Québec, automatique, tout équipé, E. BAILLARGEON 663-7040

NISSAN PATHFINDER 2001, 15 500 km, 4 portes, 2000 cc, 4 portes, tout équipé, 4 pneus sur roues, 18 000 \$, 658-3432

NISSAN PATHFINDER LE 501 21 000 km, tout équipé, PINTORE AUTOS 833-8655 ext 905

NISSAN PATHFINDER SE 2001, 13,5L, 4x4, 24 995 \$ ROBERT NISSAN 822-1475

NISSAN PATHFINDER 2000, 15 000 km, 4 portes, automatique, balance garantie, 20 900 \$ Auto Real Parent 529-1323

NISSAN PATHFINDER XE 2000, 52 000 km, beige, 6 cyl, 4x4, balance garantie, 23 900 \$ Auto Real Parent 529-1323

NISSAN PATHFINDER 1999, 5 (bleu), automatique, 57 000 km, tout équipé, 18 995 \$ E. BAILLARGEON 663-7040

PONTIAC MONTANA 2002, 26 000 km, tout équipé, gris, 17 995 \$ E. BAILLARGEON 663-7040

PONTIAC MONTANA 2000, 47 000 km, 4 portes, tout équipé, argent, 18 995 \$ E. BAILLARGEON 663-7040

PONTIAC MONTANA 2001, 35 000 km, 5 portes, tout équipé, 12 995 595 \$ www.getonline.com 836-2916

PONTIAC MONTANA 2002, 35 000 km, 4 portes, tout équipé, 12 995 595 \$ www.getonline.com 836-2916

PONTIAC MONTANA 2000, 49 800 km, 4 portes, tout équipé, 12 995 595 \$ www.getonline.com 836-2916

SUZUKI GRAND VITARA XLX 2000, 4 portes, 75 500 km, 5 vit, ac, 4x4, Québec, Mitsubishi 682-2226 (cél. 955-2444

TOYOTA RAV4 1999, 46 000 km, automatique, garantie, 15 995 \$ MÉTIVIER TOYOTA 837-4701

TOYOTA RAV4 2001, 46 000 km, automatique, garantie, 15 995 \$ MÉTIVIER TOYOTA 837-4701

TOYOTA RAV4 2002, 26 600 km, ac, tout équipé, garantie, 26 995 \$ MÉTIVIER TOYOTA 837-4701

TOYOTA RAV4 2001 36 000 km, manuelle, garantie, ac, 19 995 \$ MÉTIVIER TOYOTA 837-4701

TOYOTA RAV4 2002 39 000 km, tout équipé, garantie, ac, 23 995 \$ MÉTIVIER TOYOTA 837-4701

TOYOTA RAV4 2002 39 000 km, tout équipé, garantie, ac, 23 995 \$ MÉTIVIER TOYOTA 837-4701

TOYOTA RAV4 2002 39 000 km, tout équipé, garantie, ac, 23 995 \$ MÉTIVIER TOYOTA 837-4701

TOYOTA RAV4 2002 39 000 km, tout équipé, garantie, ac, 23 995 \$ MÉTIVIER TOYOTA 837-4701

TOYOTA RAV4 2002 39 000 km, tout équipé, garantie, ac, 23 995 \$ MÉTIVIER TOYOTA 837-4701

TOYOTA RAV4 2002 39 000 km, tout équipé, garantie, ac, 23 995 \$ MÉTIVIER TOYOTA 837-4701

TOYOTA RAV4 2002 39 000 km, tout équipé, garantie, ac, 23 995 \$ MÉTIVIER TOYOTA 837-4701

TOYOTA RAV4 2002 39 000 km, tout équipé, garantie, ac, 23 995 \$ MÉTIVIER TOYOTA 837-4701

TOYOTA RAV4 2002 39 000 km, tout équipé, garantie, ac, 23 995 \$ MÉTIVIER TOYOTA 837-4701

TOYOTA RAV4 2002 39 000 km, tout équipé, garantie, ac, 23 995 \$ MÉTIVIER TOYOTA 837-4701

TOYOTA RAV4 2002 39 000 km, tout équipé, garantie, ac, 23 995 \$ MÉTIVIER TOYOTA 837-4701

TOYOTA RAV4 2002 39 000 km, tout équipé, garantie, ac, 23 995 \$ MÉTIVIER TOYOTA 837-4701

TOYOTA RAV4 2002 39 000 km, tout équipé, garantie, ac, 23 995 \$ MÉTIVIER TOYOTA 837-4701

TOYOTA RAV4 2002 39 000 km, tout équipé, garantie, ac, 23 995 \$ MÉTIVIER TOYOTA 837-4701

TOYOTA RAV4 2002 39 000 km, tout équipé, garantie, ac, 23 995 \$ MÉTIVIER TOYOTA 837-4701

TOYOTA RAV4 2002 39 000 km, tout équipé, garantie, ac, 23 995 \$ MÉTIVIER TOYOTA 837-4701

TOYOTA RAV4 2002 39 000 km, tout équipé, garantie, ac, 23 995 \$ MÉTIVIER TOYOTA 837-4701

TOYOTA RAV4 2002 39 000 km, tout équipé, garantie, ac, 23 995 \$ MÉTIVIER TOYOTA 837-4701

TOYOTA RAV4 2002 39 000 km, tout équipé, garantie, ac, 23 995 \$ MÉTIVIER TOYOTA 837-4701

TOYOTA RAV4 2002 39 000 km, tout équipé, garantie, ac, 23 995 \$ MÉTIVIER TOYOTA 837-4701

TOYOTA RAV4 2002 39 000 km, tout équipé, garantie, ac, 23 995 \$ MÉTIVIER TOYOTA 837-4701

TOYOTA RAV4 2002 39 000 km, tout équipé, garantie, ac, 23 995 \$ MÉTIVIER TOYOTA 837-4701

TOYOTA RAV4 2002 39 000 km, tout équipé, garantie, ac, 23 995 \$ MÉTIVIER TOYOTA 837-4701

TOYOTA RAV4 2002 39 000 km, tout équipé, garantie, ac, 23 995 \$ MÉTIVIER TOYOTA 837-4701

TOYOTA RAV4 2002 39 000 km, tout équipé, garantie, ac, 23 995 \$ MÉTIVIER TOYOTA 837-4701

TOYOTA RAV4 2002 39 000 km, tout équipé, garantie, ac, 23 995 \$ MÉTIVIER TOYOTA 837-4701

TOYOTA RAV4 2002 39 000 km, tout équipé, garantie, ac, 23 995 \$ MÉTIVIER TOYOTA 837-4701

TOYOTA RAV4 2002 39 000 km, tout équipé, garantie, ac, 23 995 \$ MÉTIVIER TOYOTA 837-4701

Décès & Avis

INDEX DES AVIS DE DÉCÈS

- ALLARD, Jean Québec 31 janv. 2004
CARON, André «Jos» Lévis 30 janv. 2004
LAPORTE, Jean-Paul Sainte-Foy 29 janv. 2004
LAROSE, Victor Jonquières 31 janv. 2004
LEVASSEUR, Dr J.-Guy Fairdeau 1er fév. 2004
MATTE, Clément Québec 30 janv. 2004
NORMAND, Simone Chalfour Québec 31 janv. 2004
RICHER, Weillie Arthabaska 31 janv. 2004
RONDEAU, Angéline (dit Angela) Sillery 30 janv. 2004
VALLÉE, Albert Saint-Mar-des-Carrières 30 janv. 2004



Jean Allard 1940 - 2004

«Jean a largué les amarres pour une dernière fois.»

Québec, le 31 janvier 2004, est décédé M. Jean Allard, conjoint de dame Louise Grégoire. Né à New Carlisle en Gaspésie, il était le fils de feu Maurice Allard et d'Elise O'Keefe. Il demeurait à Québec.

Il laisse dans le deuil, outre sa conjointe, ses fils Simon (Agnès Blais); ses frères et sœurs, beaux-frères et belles-sœurs: Monique (Jean-Marc Lelièvre), feu Marcel (Hélène Després), feu Etienne, Claude (Thérèse Coulombe), Paul (Francine Poulin), Marthe (Alain Casault); de côté de la famille Grégoire: Georgette (Onil Faucher), Roger (Madeleine Lavoie), Denis (Donna Walsh), Monique (Henri-Paul Rousseau), Michel (Sylvie Roy) et Aline, ainsi que de nombreux neveux, neveux, parents et ami(e)s. La famille recevra vos condoléances à la

COOPÉRATIVE FUNÉRAIRE DU PLATEAU Salon des Érables 950, av. des Érables, Québec le mardi 3 février 2004 de 19h à 22h et le mercredi 4 février à compter de 12h. Le service religieux se tiendra le mercredi 4 février 2004 à 14h, en l'église des Saints-Martyrs-Canadiens, 955, de Bienville, Québec, com. Père-Marquette. Vos témoignages de sympathie peuvent se traduire par un don à l'Association Diabète Québec, 5635, rue Sherbrooke Est, Montréal QC H1N 9Z9. Des formulaires seront disponibles au salon. La direction des funérailles a été confiée à la COOPÉRATIVE FUNÉRAIRE DU PLATEAU 693, Nérée-Tremblay, Ste-Foy G1N 4R8 Téléphone: (418) 688-2411 Télécopieur: (418) 688-2414 Courriel: residencefuneraire@cplateau.com



André «Jos» Caron

À l'Hôtel-Dieu de Lévis, le 30 janvier 2004, à l'âge de 67 ans, est décédé M. André «Jos» Caron, époux de dame Lise Lamothe, demeurant à Lévis.

Il est allé rejoindre son fils François et ses enfants: Marc (Sonya Ouellet), Lucie et Louis; ses petits-enfants: Jean-Damien Caron, Jean-François et Andréanne Carrier; ses frères, sœurs, beaux-frères et belles-sœurs: France, Josette (Claude Morissette), Jacques (Ghislaine Demers), Simon (Monique Gosselin), Richard (Laurette Labbé), Marthe Lamothe (feu Paul LaBranche), Jeannette Lamothe (feu Charles Lamothe), Claude Lamothe (Diane Desjardins); ainsi que de nombreux neveux et nièces, autres parents et ami(e)s. Sincères remerciements au personnel infirmier de l'Unité coronarienne et de l'Unité des soins intensifs intermédiaires de l'Hôtel-Dieu de Lévis. La famille vous accueillera à la résidence GILBERT & TURGEON LTÉE 6566, rue St-Laurent, Lévis téléphone: 837-4757; télécopieur: 837-9317 courriel: gilbert@turgeon.qc.ca

mardi de 14h à 17h et de 19h à 22h, mercredi à compter de 9h. Le service religieux sera célébré le mercredi 4 février à 11h, en l'église Saint-Joseph (paroisse Saint-Joseph-de-Lévis), 291, rue St-Joseph, Lévis.

Nous comparissons à votre deuil et vous offrons nos condoléances LE SOLEIL



Jean-Paul Laporte

À CHUL du CHUQ, le 29 janvier 2004, à l'âge de 90 ans et 10 mois, est décédé monsieur Jean-Paul Laporte, époux en premières noces de feu dame Juliette Mauger et en secondes noces de dame Yvette Lamarre. Il demeurait à Sainte-Foy. Selon ses volontés, il a été confié à la maison

LEPINE CLOUTIER LTÉE La famille accueillera parents et ami(e)s une heure avant la cérémonie religieuse, qui sera célébrée le mardi 3 février 2004 à 14h, en présence des cendres, en l'église St-Denis, 1100, route de l'Église, Sainte-Foy et de la au cimetière Notre-Dame-de-Belmont.

Il laisse dans le deuil, outre son épouse, ses enfants: Jacqueline et Réjean (Myriam Cournoyer); ses petits-enfants: Jean-David et Anne-Marie Laporte; son neveu Richard Brousseau (Louise Lauzière); ses frères et sœurs, beaux-frères et belles-sœurs: Thérèse (feu Lucien Wagner), Monique (feu Albert Pélissier), Pauline (feu Ted Porter), Andrée, Antonin (Lorraine Paré), Gemma Martin (feu Henri), Gertrude Chamberland (feu Jacques); de la famille Lamarre: Marie-Paule (feu Conrad Giasson), feu Roger (Huguette Giasson) et son conjoint Ladrère Samson, Marie-Claire (Fernand Bouchard), Lucille (Jean Hamel), Rachel (Martin Caron), feu Jean-Paul (Henriette Simard); de la famille Mauger: Mariette, Geneviève Daigle (feu Germain), Laurette Ducloux (feu Gilbert), Colette Paquet (feu Bruno); ainsi que plusieurs neveux, nièces, cousins, cousines et ami(e)s. Sincères remerciements au personnel du CHUL et du CLSC Sainte-Foy. Toute marque de sympathie peut se traduire par un don à la Société canadienne du cancer, 1040, av. Belvédère, bureau 214, Sillery (Québec) G1R 2J7, téléphone: (418) 683-8666. La direction des funérailles a été confiée à la maison funéraire

LEPINE CLOUTIER LTÉE 1025, route de l'Église, Sainte-Foy Pour renseignements: (418) 529-3371 télécopieur: (418) 529-9506 courriel: lc@lepinecloutier.com site Internet: www.lepinecloutier.com Membre de la Corporation des thanatologues du Québec



Victor Larose

Après avoir aimé et profité de la vie est décédé le 31 janvier 2004 au Carrefour de santé Jonquières, à l'âge de 76 ans et 8 mois, M. Victor Larose, époux de feu Mme Louise Simard, demeurant sur la rue des Pins, Jonquières. La dépouille mortelle est exposée à la

RESIDENCE FUNÉRAIRE DU SAGUENAY 2555, St-Dominique, Jonquières le lundi 2 février à 14h. Les funérailles auront lieu le mardi 3 février 2004 à 14h (ouverture 11h) en l'église Saint-Raphaël. Il laisse dans le deuil ses filles: Marlène Larose (Dany Gagné), Michelle (Claude Gagnon), Louise (Luc Bergeron), Danielle (Raymond Fortin); ses petits-enfants adorés: Marie-Eve et François, Virginie et Raphaël, Elise et Marie-Eve Lévesque; ses frères, sœurs: Laurent Larose (feu Renée Charbonneau), Gaëtan (Claire Charbonneau), Édouard (Anna Cusson), feu Raoul (Fernande Cusson), Jean-Luc (Lillian Brown), feu Carmen (François Daudelin), Fernande (feu Paul Sénéchal), feu Simone (feu Patrick Labelle), feu Thérèse (feu Jean Cloutier), Cécile (feu André Cloutier), Lise (Julien Charette), Suzanne (Jean-Paul Charette), Isabelle (feu Réjean Meilleur); ses beaux-frères, belles-sœurs: Raymond Simard (Solange Fortin), feu Jeannine (Louis-Marie Landry), Murielle (Hildebert Morel), feu Germain (Réjeanne Simard), Jean-Claude (Lisette Villeneuve), Micheline (Emmanuel Bérubé), ainsi que de nombreux neveux et nièces, parents et amis. Un merci particulier à Isabelle, Mélanie, Stéphane et les infirmières de l'URFI ainsi qu'aux docteurs Claude Gagnon, Donald Boulianne et Catherine Houde. Une personne bénévole sera présente au salon afin de recueillir vos dons en faveur de l'association des personnes du Saguenay Lac-St-Jean. La direction des funérailles a été confiée à la

RESIDENCE FUNÉRAIRE DU SAGUENAY Pour renseignements: (418) 547-2116 Télécopieur: (418) 547-0128 Courriel: resfusag@videotron.ca Membre affilié de la Corporation des thanatologues du Québec

Avez-vous pensé à inclure un don à un organisme de bienfaisance dans votre testament? Un héritage à partager Québec www.unheritage.org 1 888 304-8834



Dr J.-Guy Levasseur

Le 1er février 2004, est décédé subitement à l'âge de 68 ans et 1 mois, Dr J.-Guy Levasseur époux de dame Lise Roy, demeurant au 482, Chemin du Lac Clair, Falaise. La famille accueillera les parents et amis à la Résidence funéraire

GRAVEL & FILS Réseau Dignité 825, Bégyn, coin des Champs-Élysées, Chicoutimi Les heures d'accueil sont lundi de 14h à 17h et de 19h à 22h. Mardi, jour des funérailles, le salon sera ouvert à compter de 10h. Les funérailles auront lieu le mardi 3 février 2004 à 14h, en la cathédrale de Chicoutimi. Les cendres seront déposées au Columbarium Gravel & Fils. Dr Levasseur a exercé sa profession de dentiste à Alma pendant plus de 32 ans. Il était le fils de feu Albert Levasseur et de feu Lucille Paris Beaudet.

Outre son épouse dame Lise Roy, il laisse dans le deuil sa fille: Christine Levasseur (Dany Côté); son petit-fils Mathieu; son frère et ses sœurs: Me Ghislain Levasseur (Monique Lafleur), Andrée Levasseur (Robert Coulombe), Micheline, Suzanne, Jacqueline et feu Denise Levasseur; il était le gendre de feu Germaine Rouleau et de feu Roland Roy; le beau-frère de feu André Roy; il laisse également dans le deuil son filleul: Jean-François Roy, sa filleule Caroline Colombe; ses neveux et nièces: Maxime Leblanc, Alexandre Belzile, Marie-Josée Levasseur (Christian Cournoyer), Stéphanie et Karine Levasseur (Richard Landry), Sébastien, Pascale et Simon Coulombe, Marc-André Roy; et de nombreux amis. Pour ceux et celles qui le désirent une personne bénévole de la Fondation du Québec des maladies du cœur sera présente au salon afin de recueillir vos dons.

Direction funéraire: GRAVEL & FILS LTÉE Pour renseignements: 543-7575 Télécopieur: 543-7241 Courriel: info@graveletils.com Membre de la Corporation des Thanatologues du Québec



Clément Matte

À son domicile de Québec le 30 janvier 2004 à l'âge de 72 ans est décédé M. Clément Matte, époux bien-aimé de dame Nicole Moisan.

Outre son épouse, il laisse dans le deuil ses quatre filles: Marie-Claude, Pascale, Dominique et Catherine qu'il a toujours su entourer d'amour, de tendresse et de bienveillance; son petit-fils chéri Hubert Deshaies; ses gendres et complices Nicolas Lemieux et Réjean Deshaies. Il laisse également dans le deuil ses frères François, Marcel, Benoît et leurs familles; sa belle-sœur Marie-Claire, sa belle-famille Moisan: Louise, Suzanne, Micheline, Pierre et sa femme Marie; sa belle-sœur Christine Laflamme ainsi que de nombreux autres parents, amis et collègues. Natif de Neuville, ancien du collège de Lévis, il fut un pionnier dans le domaine de l'éducation physique et des loisirs. À sa demande, il ne sera pas exposé. La famille recevra vos condoléances en présence des cendres en l'église du Saint-Sacrement, 1330, chemin Ste-Foy, Québec, le mardi 3 février 2004 à compter de 10h30. Le service religieux suivra à 11h. À l'exception de cet homme généreux et plein d'humour, nous vous suggérons de donner avec plus démunis près de vous. La direction des funérailles a été confiée à la

COOPÉRATIVE FUNÉRAIRE DU PLATEAU 693, Nérée-Tremblay, Ste-Foy G1N 4R8 Téléphone: (418) 688-2411 Télécopieur: (418) 688-2414 Courriel: residencefuneraire@cplateau.com



Simone Chalfour Normand

À la Résidence St-Antoine, le 31 janvier 2004, à l'âge de 90 ans est décédée dame Simone Chalfour, épouse de feu Roland Normand, fille de feu Wilfrid Chalfour et de feu Marie-Anne Gagné. Elle demeurait à Québec, autretifs de Ville Vanier. Selon ses volontés, elle ne sera pas exposée. La famille recevra les condoléances à l'église, une heure avant la cérémonie. Le service religieux sera célébré en présence du corps le mardi 3 février 2004 à 14h, en l'église Notre-Dame-de-la-Rocourance, Beauceage, Vanier, et de la au cimetière Saint-Charles, 1460, boul. Hamel, Québec, sous la direction de la

COOPÉRATIVE FUNÉRAIRE DE LA FALAISE 525, Prince-Édouard, Québec Elle laisse dans le deuil ses enfants: Gaston (Linda Goulet), Colette (Gaston Lavoie), Jacques (Elizabeth Martel), Nicole (feu Paul-Emile Marceau), Lise (Richard St-Pierre), Denis (Carole Moreau), feu Michel (Diane Beaupré), Danielle (Pierre Readman), Yves; ses petits-enfants: Denis Lavoie, Yvan Marceau (Lucie Laflamme), Richard Marceau (Johanne Bois), Éric Marceau (Chantal Couture), Alain St-Pierre, Brigitte Normand (Dave Drouin), Stéphanie Normand (Jean-Sébastien Marcoux), Chantal Normand (Richard Langevin), Pascal Normand (Jean-Pierre Turbide), Pascal Readman (Valérie Picard), Valérie Readman (Carl Deshaie), plusieurs arrière-petits-

enfants qu'elle adorait: son beau-frère et ses belles-sœurs: Paul Michaud (Bernadette Normand), Jeanne Normand, ses neveux, nièces, ainsi que de nombreux ami(e)s. La famille remercie particulièrement le personnel de la Résidence St-Antoine pour ses bons soins. Compenser l'envoi de fleurs par un don à la Fondation Haute-Ville-des-Rivières, 1, av. du Sacré-Coeur, Québec G1N 2W1.

Pour renseignements COOPÉRATIVE FUNÉRAIRE DE LA FALAISE 525, Prince-Édouard, Québec QC G1K 2M8 téléphone: (418) 525-4637 télécopieur: (418) 529-5803 courriel: falaise@oncom.ca



Weillie Richer 1922 - 2004

Le 31 janvier 2004 est décédé à l'âge de 81 ans M. Weillie Richer, époux de feu Aurore Niolet, demeurant à Arthabaska. Les funérailles auront lieu le mercredi 4 février 2004 à 11 heures, en l'église Saint-Christophe d'Arthabaska. La famille reçoit mardi en soirée de 19h à 22h et mercredi, journée des funérailles, à partir de 9h au

SALON FUNÉRAIRE LOUIS BERGERON INC. 620, boul. Bois-Francis Sud, Victoriaville Monsieur Richer était un autodidacte reconnu à travers le Québec comme un expert en aviculture. Au cours de sa vie professionnelle, il a principalement travaillé pour les compagnies Couvoir Modèle, Moulées Miracle et Nutribec.

Monsieur Weillie Richer laisse dans le deuil ses enfants: Ghislain (Suzanne Duchesne), Françoise (Guy Gauthier), Henriette, Lucie (Benoît Bélanger), Lorraine, veuve d'André Beaulieu, Jocelyne, Sylvain (Stéphanie Boisvert); ses petits-enfants: Nathalie Richer (Martin Cournoyer), Dominique Richer (Philippe Morel), Caroline Richer (Alain Sanscartier), Hugues Richer, Alexandre Gauthier (Maude Courchesne), Geneviève Gauthier (Guy Lamoureux), Philippe Matthou (Valérie Turpin), Olivier Matthou, Vincent Matthou, Félix Bélanger, Léa Bélanger, Hubert Beaulieu, Laurence Beaulieu et Gabrielle Richer; ses arrière-petits-enfants: Antoine Cournoyer, Samuel Cournoyer, Frédérique Morel, Etienne Morel, Alexis Sanscartier, Charles Sanscartier, Florence Sanscartier, Kiana Gauthier, India Gauthier, Raphaële Gauthier, Marianne Gauthier-Lamoureux et Catherine Gauthier-Lamoureux. M. Weillie Richer laisse également dans le deuil son frère Gérard (Laurianne Nolin), sa soeur Francine (Monique Monette), ses beaux-frères, belles-sœurs et plusieurs neveux et nièces. La famille remercie le CHSLD Ermitage et particulièrement Louise Michel. La direction des funérailles a été confiée au

SALON FUNÉRAIRE LOUIS BERGERON INC. 620, boul. Bois-Francis Sud, Victoriaville G6P 5X2 Pour renseignements: (819) 357-2621 Télécopieur: (819) 357-4745 Courriel: slberg@ivic.qc.ca



Angéline (dit Angela) Rondeau

À Pavillon St-Dominique, le 30 janvier 2004, à l'âge de 96 ans est décédée dame Angéline Rondeau, fille de feu monsieur Joseph Élysé Rondeau et de feu dame Marie Thibault. Elle demeurait à Sillery. Selon ses volontés, elle a été confiée à la maison funéraire Lépine Cloutier Ltée. Le service religieux sera célébré le mercredi 4 février 2004, à 14h, en la chapelle du Pavillon St-Dominique, 1045, boul. René-Lévesque Ouest, Sillery, et de la au cimetière St-Charles. La famille recevra les condoléances à l'église, une demi-heure avant la cérémonie.

Elle laisse dans le deuil de nombreux neveux, nièces, parents et ami(e)s. Un remerciement spécial au personnel et aux membres de la direction du Pavillon St-Dominique pour leur dévouement et les bons soins prodigués. Vos témoignages de sympathie peuvent se traduire par un don à la Fondation du Pavillon St-Dominique, 1045, boul. René-Lévesque Ouest, Sillery QC G1S 1V3, tél.: (418) 681-3561. La direction des funérailles a été confiée à la maison funéraire LÉPINE CLOUTIER LTÉE 975, Marguerite-Bourgeoys, Québec Pour renseignements: (418) 529-3371 Télécopieur: (418) 529-9506 Courriel: lc@lepinecloutier.com Site Web: www.lepinecloutier.com Membre de la Corporation des thanatologues du Québec

IN MEMORIAM En faisant un don en mémoire... vous cultivez l'espoir Un don à la Société canadienne du cancer: quelle façon éloquent de rendre hommage à la mémoire d'un être cher. Société canadienne du cancer Canadian Cancer Society 1040, avenue Belvédère, bureau 214 Sillery (Québec) G1S 3G3 Téléphone: (418) 683-8666 Don en ligne: www.quebec.cancer.ca

## Décès & Avis



**Albert Vallée**

Saint-Marc-des-Carrières, le 30 janvier 2004 à l'âge de 81 ans est décédé accidentellement M. Albert Vallée, époux de Mme Monique Paquin, il demeurait à Saint-Marc-des-Carrières. La famille recevra les condoléances à la

**MAISON GUY DENIS**

**COOPÉRATIVE FUNÉRAIRE DE LA RIVE-NORD**  
950, boul. Dussault, Saint-Marc-des-Carrières le mardi 3 février de 14h à 17h et de 19h à 22h, mercredi à compter de 11h. Le service religieux sera célébré le mercredi 4 février 2004 à 14 heures, en l'église de Saint-Marc-des-Carrières, et de là au cimetière paroissial.

Il laisse dans le deuil, outre son épouse, ses frères et sœurs: feu Cécile (feu Théodore Gauthier), feu Germaine (feu Donat L'Ecuyer), Blanche (feu Armand Gauthier), feu Richard (feu Gemma Dussault) et Oscar (feu Rita Naud); ses beaux-frères et belles-sœurs: Léon (Suzanne Loranger), Carmelle (Emilio Morency), Henriette (Jean-Paul Audy), Rolande, Gilles (Laurette Dussault) et feu Françoise (Fernand Martel), ainsi que plusieurs neveux, nièces, cousins, cousines, parents et ami(e)s.

Pour renseignements: (418) 268-3575

Télécopieur: (418) 268-3852

Courriel: coop.rivenord@globetrotter.net

740

**Faveurs obtenues**

REMERCIEMENTS à Ste-Philomène pour faveur obtenue avec promesse de publier. R.R.

765

**Monuments**

DU MANUFACTURIER  
**THERIAULT & FILS**  
710, 1ère Ave. Québec, 524-1561

## Décès

Communiquez  
avec votre  
directeur de  
funérailles qui  
nous fera  
parvenir vos  
avis de décès

**LE SOLEIL**

Une pensée pour ceux qui restent.



**COOPÉRATIVE  
FUNÉRAIRE  
DE L'ANSE**

Services complets  
pour funérailles

- Location de cercueil.
- Crémation
- Exposition des cendres
- Liturgie de la parole
- Pré-arrangements
- Comptant ou versement sans intérêts

**PRIX CONVENABLES**  
**2 FOYERS FUNÉRAIRES**  
**ENTREPRISE**  
**QUÉBÉCOISE**

Service jour et nuit  
**525-6044**

Québec  
280, 8e Rue, Québec  
Charlesbourg

7335, boul. Henri-Bourassa  
**BUREAU D'AFFAIRES**  
280, 8e Rue, Québec, G1N 2N9

## ÉNERGIE ÉOLIENNE

# Fin du moratoire sur les terres publiques

SIMON BOIVIN  
SBoivin@lesoleil.com

■ Les soumissionnaires qui répondent à l'appel d'offres d'Hydro-Québec pour 1000 MW d'énergie éolienne peuvent maintenant solliciter des terres publiques, le moratoire concernant la délivrance de droits éoliens sur celles-ci venant d'être levé.

Le ministère des Ressources naturelles (MRN) a présenté son Programme d'attribution des terres du domaine de l'État, vendredi, qui assurera «un synchronisme entre l'appel d'offres et l'émission de droits du territoire public», explique Marc Lauzon, du MRN.

Il était acquis que des promoteurs demanderaient d'utiliser des terres de l'État pour installer leurs éoliennes. L'ancienne réglementation contraignait le MRN à octroyer des droits sur un terrain au premier requérant, soit l'approche premier arrivé, premier servi. Or, cette formule n'assurait pas que le plus bas soumissionnaire hérite des droits d'utilisation d'une terre. «Un moratoire a donc été imposé pour éviter qu'un promoteur s'accapare les droits sans être celui qui allait obtenir le contrat d'Hydro-Québec», continue M. Lauzon. Le nouveau programme réserve des terres publiques

dans la région de la Gaspésie et dans la MRC de Matane.

Il incombe maintenant aux promoteurs d'obtenir des «mesures de vent» sur les différentes terres pour être en mesure de faire la soumission la plus juste possible. «On sait, par exemple, que le nord de la péninsule est plus ventueux que le sud, souligne M. Lauzon. Toute la partie en bordure du fleuve, les hauts sommets aussi. Ce sont des données que les promoteurs essaient d'accumuler présentement pour préparer leur soumission.»

### TROIS TYPES

Trois types de droits sur les terres publiques seront accordés. D'abord, un bail individuel pour chacune des éoliennes implantées. Il n'y aura pas de grand parc qui sera loué en entier. «Il y a aussi les lignes de transport d'énergie pour relier les éoliennes les unes aux autres jusqu'à un poste d'élevation, continue M. Lauzon. Et des chemins qui seront construits. En résumé, ce sont les trois types de droits que nous allons émettre.»

Pour le ministre des Ressources naturelles, Sam Hamad, le nouveau programme «permettra de maximiser la contribution du territoire public au développement de la filière éolienne québécoise et d'assurer la transparence dans le processus d'émission de droits fonciers.»



Le nouveau programme du ministère des Ressources naturelles permettra «un synchronisme entre l'appel d'offres et l'émission de droits du territoire public».



Les Fumoirs Gaspé Cured ont remporté le prix de l'exportation dans la catégorie 2 à 5 millions \$. M<sup>me</sup> Nathalie Normandeau, ministre responsable de la Gaspésie - Les îles, a remis le prix à Sylvie Morin, Nathalie Donohue et Serge Dubé.

## L'exportation à la hausse en Gaspésie

NAOMIE BRIAND  
Collaboration spéciale

GASPÉ — En honorant sept entreprises samedi soir, la région de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine a constaté le bond considérable fait en cinq ans dans l'exportation de ses produits.

Le dernier gala du genre organisé par le Secrétariat régional à la mise en marché (SMMGIM) remonte à 1999. Depuis, la région a marqué des points: 20% de ses 250 entreprises manufacturières exportent maintenant dans 50 pays. De nouveaux marchés se dessinent en Amérique du Sud et en Asie du Sud-Est.

«Le potentiel de notre région est immense, et de ce point de vue, tout reste à faire», a affirmé M<sup>me</sup> Nathalie Normandeau, ministre déléguée au Développement régional et au Tourisme, et ministre responsable de la région et députée de Bonaventure.

Sept entreprises ont été honorées au cours de cette soirée.

Outre les produits traditionnels comme le bois et la morue, la région exporte aussi de la formation, des œuvres d'art, des maisons usinées, des terminaux de loterie et du multimédia. «De par notre situation géographique, nous avons été parmi les premiers exportateurs du Canada. Nous vivons peut-être à l'ère d'Internet, mais à l'international, c'est encore la poignée de main qui est la meilleure amorce à une entente économique», a lancé le président du SMMGIM, Jean-François Gagné.

### DES GAGNANTS

Les plus grands exportateurs de la région demeurent les entreprises de pêche. Pêcheries Gros-Cap des Îles-de-la-Madeleine a enlevé les honneurs

dans la catégorie des exportateurs de 5 à 30 millions \$ de chiffre d'affaires, alors que Les Fumoirs Gaspé Cured s'est illustré chez les entreprises de 2 à 5 millions \$. Il s'agit d'une deuxième reconnaissance pour le consortium, qui s'était vu remettre le Premio Venezia cet automne, un prix remis annuellement par la Chambre de commerce italienne du Québec.

### DÉCORATIONS DE NOËL

Chez les entreprises qui exportent depuis moins de deux ans, Couronne Plus de Gaspé a reçu les honneurs pour le chiffre d'affaire de 1 à 2 millions \$. L'entreprise se spécialise dans les décorations de Noël, mais cherche à diversifier ses activités. L'assemblage d'éoliennes pourrait être une avenue intéressante. «Comme Gaspésiens, on est capables de faire tout ce qui se fait ailleurs, mais mieux!», a lancé le président Bruce Jones, tout sourire. Pour le chiffre d'affaire de 500 000 à 1 million \$, la firme de communication Gemini des Îles-de-la-Madeleine s'est distinguée.

Enfin, le prix Initiative Export pour le chiffre d'affaires de 250 000 \$ à 500 000 \$ a été remis à Marinard Biotech de Rivière-au-Renard, qui réalise un polymère à partir de résidus de crevettes, et ex-aequo à Audace Design de Sainte-Anne-des-Monts et Instinet Multimédia de New Richmond pour le chiffre d'affaires de moins de 250 000 \$. Chaque entreprise gagnante a mérité un prix de 5000 \$.

Le Secrétariat à la mise en marché pour la Gaspésie et les Îles-de-la-Madeleine a remporté, depuis sa création en 1996, quelques honneurs, notamment le Grand Prix provincial à l'exportation en 1997 et le prix Hector-Fabre en 2000.

### EN BRÈF

## Grève chez Falconbridge

■ SUDBURY — Les négociations entre Falconbridge et ses employés syndiqués, membres des Travailleurs canadiens de l'automobile, ont abouti à une impasse, et les employés ont débrayé à minuit, samedi soir. À l'issue de deux mois de négociation pour le renouvellement de la convention collective des employés, la compagnie

Falconbridge a annoncé tôt hier qu'elle n'avait pu parvenir à une entente avec la section locale du syndicat à ses usines de transformation du nickel de Sudbury. La convention collective de quelque 1050 travailleurs syndiqués, conclue il y a trois ans après une grève de six mois, est venue à échéance à minuit, samedi soir. Dans un communiqué, la compagnie a indiqué qu'elle compte interrompre la production de quatre de ses mines et usines, et qu'elle réduira ses activités à sa fonderie de Sudbury. (PC)

## AÉROPORT DE DORVAL

# «Air Canada n'a pas rempli ses promesses»

L'ex-pdg de Montréal International, Jacques Girard, invite les Montréalais à réagir

STÉPHANE PAQUET  
La Presse

«Si c'était à refaire, ce qui est sûr, c'est que les conditions seraient précisées et écrites plutôt que d'être verbales. Il aurait fallu pousser plus loin les engagements.»

Celui qui parle ainsi des engagements d'Air Canada envers Montréal, c'est Jacques Girard, qui a piloté le dossier pendant près de sept ans, alors qu'il était président-directeur général de Montréal International. Parti à la retraite à la fin 2003, M. Girard juge qu'Air Canada n'a pas renvoyé l'ascenseur à la communauté d'affaires, qui l'a appuyé dans le transfert des vols de Mirabel à Dorval en 1996.

«Ce qui avait été promis chaque fois qu'on a aidé Air Canada dans des moments difficiles, que ce soit lors de la consolidation des vols à Dorval ou que ce soit au moment de l'offre (hostile) d'Onex, c'était de faire de Montréal un hub complémentaire... Bien sûr, il y a eu des ajouts de vols transfrontaliers vers certaines villes américaines, mais il pourrait y en avoir plus.»

Chez Air Canada, les statistiques se mettent à pleuvoir quand on soulève la question. «Au cours des dernières années, Montréal est la seule plaque tournante qui n'a pas connu de diminutions des fréquences», souligne Isabelle Arthur, porte-parole du transporteur. Cette «fréquence», un calcul fait à partir du nombre de destinations et de vols offerts, a même augmenté de 10% au cours des deux dernières années, ajoute-t-elle.

De deux vols sur l'Europe (Londres et Paris) quand Air Canada a quitté Mirabel, le transporteur montréalais offre maintenant en plus des vols sur Francfort, Munich et Vienne, souligne M<sup>me</sup> Arthur, qui précise que les essais sur Rome et Tel-Aviv se sont révélés infructueux.

«On est prêt à essayer de nouvelles destinations», précise-t-elle, encore faut-il qu'il y ait une demande.

Pour Jacques Girard, il faut en partie la créer, la demande, en faisant venir des passagers de l'Est du Canada. C'est ça, son hub régional. «Il n'y a pas suffisamment de trafic parce qu'on n'amène pas les vols à Montréal. On amène tous les vols à Toronto... Je pense qu'il y a un non-sens de faire venir les gens d'Halifax jusqu'à Toronto pour les retourner en Europe.»

### SITUATION DIFFICILE

Mais les critiques de M. Girard ne touchent pas qu'Air Canada, qui, dit-il, a dû composer avec une situation financière difficile. Il invite aussi les Montréalais à «se tenir un peu plus et refuser de passer par Toronto lorsqu'ils vont en Europe». Il dit même espérer que ce reportage permettra de «réveiller les gens».

Malheureusement pour lui, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, qui a aussi travaillé sur le

dossier du transfert de vols vers Dorval, n'a pas cru bon le suivre dans sa sortie. Il aura fallu 48 heures pour que le président de la Chambre, Benoît Labonté, fasse dire par son attachée de presse: «On manque de temps pour cette entrevue-là.» Le dossier est sensible pour l'organisation, qui compte Air Canada parmi ses «grands partenaires».

Le spécialiste du transport aérien, Jacques Roy, lui, ne se fait pas prier pour commenter. Depuis le début, il doute que le transfert des vols de Mirabel à Dorval produise la panacée promise en 1996. Avec les chercheurs Yvon Bigras et Robert Gagné, il écrivait, dès 1996, que «jusqu'à preuve du contraire, il nous est permis de douter de l'exactitude des chiffres avancés par ADM quant à la croissance qu'entraînerait le regroupement des vols réguliers à Dorval.»

### LOIN DU COMPTE

ADM prévoyait qu'avec le transfert de vols, plus de 12,5 millions de passagers transiteraient par Montréal en 2005. On est loin du compte.

En chiffres absolus, le nombre de passagers transitant par Dorval (aujourd'hui Pierre-Elliott- Trudeau) et Mirabel est passé de 9,098 millions en 1997 à 8,98 millions en 2003, selon des données préliminaires.

«Les gens ont arrêté un peu de voyager à la suite du 11 septembre», souligne Christiane Beaulieu, vice-présidente aux affaires publiques d'Aéroports de Montréal. Il y a aussi eu le SRAS en 2003.

N'empêche, depuis le transfert de la plupart des vols de Mirabel à Dorval, la part de passagers nord-américains transitant par Montréal a diminué. En 2001, année des attentats, Dorval et Mirabel avaient accueilli 0,7% de l'ensemble des voyageurs nord-américains. En 2002, il n'y en avait plus que 0,66%. En 1997, cette proportion était de 0,69%. Cela s'explique parce que l'est du continent a senti plus fortement les effets des attentats du 11 septembre, soutient M<sup>me</sup> Beaulieu.

«Six ans après avoir rapatrié les vols à Dorval, on ne peut pas dire que ça a donné de grands résultats», dit Jacques Roy, qui explique que le marché montréalais aura toujours une taille moins importante que celui de Toronto et un attrait touristique plus petit que celui d'Orlando, par exemple.

Différents programmes peuvent être mis en place pour attirer plus de monde, dit-il, mais leur impact demeurerait limité. «Montréal est trop proche de Toronto pour qu'on puisse rêver d'être une porte d'entrée pour les vols européens, dit-il. It's too close for comfort!»



Jacques Girard

Depuis le transfert des vols de Mirabel à Dorval, la part de passagers nord-américains transitant par Montréal a diminué.