



#### DOSSIER

Le président Obama voit grand avec son projet de train à grande vitesse

#### ENTREVUE

Daniel Gauthier, l'homme derrière la renaissance du Massif

#### 24 HEURES...

... avec Denise Robert, la femme derrière certains des plus grands succès du cinéma québécois



# LA PRESSE AFFAIRES MAGAZINE

**LA PRESSE** JUIN 2009 DES GENS, DES STRATÉGIES, DE L'INNOVATION

# QUI EST MICHAEL SABIA?

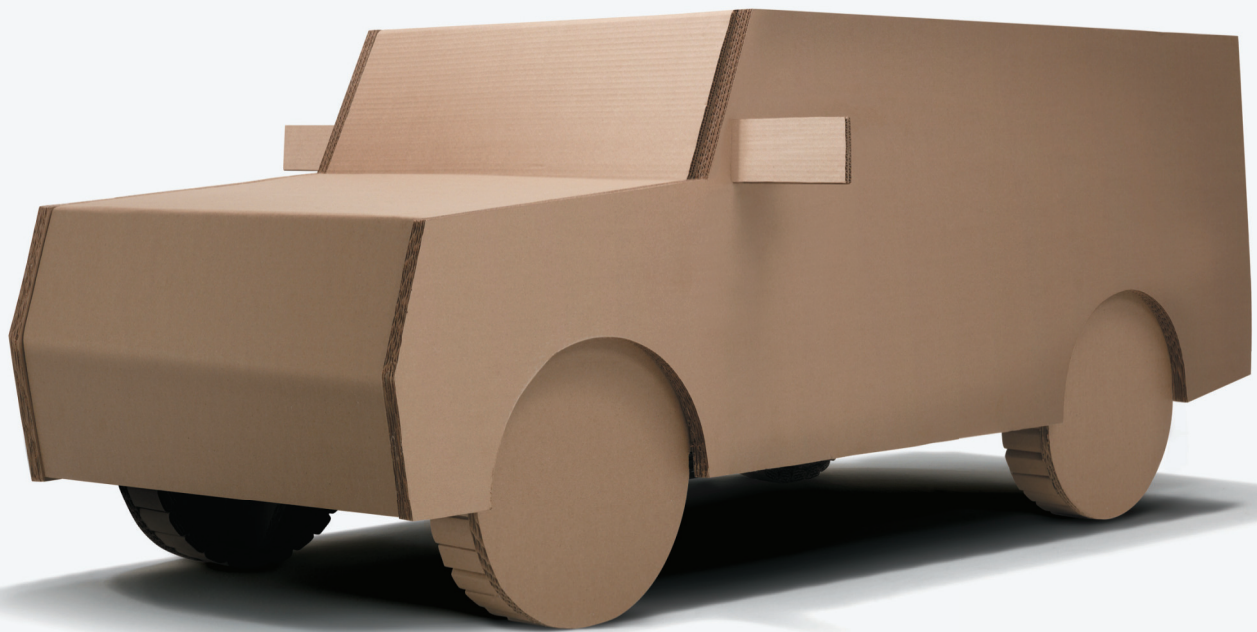
Il a créé la TPS, privatisé le CN, dégraissé BCE.

Son tempérament colérique a fait courir les rumeurs les plus folles. Et tous les regards sont tournés vers lui afin de voir ce qu'il fera à la Caisse de dépôt.

PORTRAIT D'UN LEADER CONTROVERSÉ



**Carrément moche.**



## Carrément sexy.



**Voici le nouveau Audi Q5**, au design net et enlevant. Doté d'un toit ouvrant panoramique et d'un somptueux intérieur, il a tout pour se faire remarquer. Sa traction intégrale quattro®, son système Audi Drive Select et son remarquable moteur V6 FSI de 270 ch confirment les apparences : ce véhicule n'a rien des VUS qui courent les rues. Laissez les boîtes derrière vous. Faites un essai routier en contactant dès aujourd'hui un concessionnaire Audi. [www.audi.ca](http://www.audi.ca)

## EN COUVERTURE

Il a un caractère bouillant, une intelligence aiguisée, une tête frisée qu'on n'oublie pas. Et une armée de détracteurs, qui l'attendent au tournant pour voir comment il se tirera d'affaire à la tête de la Caisse de dépôt et placement du Québec. Portrait d'un leader controversé : Michael Sabia.

12



↑ DANIEL GAUTHIER

### LE TRAIN DU PRÉSIDENT

Barack Obama planche sur un projet ambitieux: doter son pays d'un système de transport du XXI<sup>e</sup> siècle. Le président américain a dégagé 8 milliards de dollars pour ériger un réseau de trains à haute vitesse. Et si le Québec montait à bord?

26



### LE MAGICIEN DU MASSIF

Maniaque de ski, Daniel Gauthier rêve de transformer sa montagne comme il a réinventé le cirque avec son associé Guy Laliberté. Rencontre avec un homme d'exception.

34

### 24 HEURES AVEC DENISE ROBERT

Derrière les succès du box-office comme *Les invasions barbares* et *Maurice Richard*, il y a une femme qui n'a peur ni des chiffres, ni des mots. *La Presse Affaires Magazine* a vécu une journée avec Denise Robert, celle que ses critiques décrivent comme une séductrice doublée d'un bulldozer.

42



↑ DENISE ROBERT

### TECHNAUTE

En voyage d'affaires à Tokyo? Votre téléphone vous trouvera la meilleure table, le meilleur hôtel ou les meilleures personnes avec qui passer la soirée...

10



BLACKBERRY DE RESEARCH IN MOTION ↑

### AUTO

Audi abandonne le V8 au profit d'un V6. Le pari est risqué, surtout dans une catégorie où les performances comptent plus que tout.

38

### MARKETING

Pour grandir malgré la récession, AGE Design de Verchères compte sur l'effet WOW.

46



CHAISE HAUTE HILO →

### RESTO

Qui a dit que le repas d'affaires devait se prendre à l'intérieur? De belles terrasses offrent de la bonne cuisine. En voici quatre.

48

**TL** SH-AWD

# CONTRÔLE + PUISSANCE

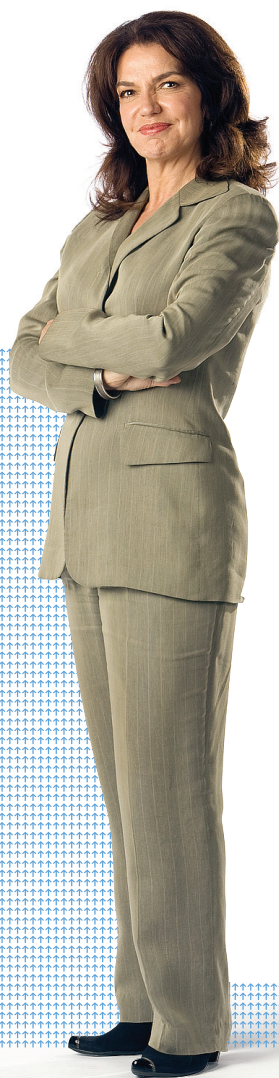
---



**L'Acura la plus puissante jamais construite. La toute nouvelle Acura TL 2009 avec le système SH-AWD<sup>MD</sup>.**

Voici la toute nouvelle Acura TL avec le système SH-AWD. Elle combine une puissance de 305 chevaux sous son capot au révolutionnaire système toutes roues motrices super-maniabilité<sup>MC</sup>. À l'aide de capteurs sophistiqués, le système SH-AWD surveille continuellement la traction de chaque roue sur la route, distribuant activement le couple entre les roues avant et arrière, ainsi que gauches et droites. L'Acura TL 2009 avec le système SH-AWD. De la maniabilité en toute confiance, peu importe les conditions. Visitez [acura.ca](http://acura.ca) pour en savoir plus.

  
**ACURA**  
DEVANT.



## UN PROJET EMBALLANT!

Lancer un nouveau magazine relève d'une témérité certaine. Le projet est audacieux c'est vrai, mais tellement pertinent. L'économie mondiale est actuellement en plein bouleversement et le rôle d'un grand quotidien comme le nôtre est de vous aider à mieux comprendre. C'est ce que l'équipe de *La Presse Affaires* fait déjà tous les jours. Que ce soit par l'intermédiaire de nos dossiers, nos chroniques, notre couverture de la Bourse, nos textes fouillés sur les finances personnelles ou nos grandes entrevues, *La Presse Affaires* vous offre quotidiennement une couverture d'une qualité remarquable. Un magazine nous permet cependant d'aller un cran plus loin. Moins contraints par le rythme trépidant de la couverture au jour le jour, nos journalistes ont mis à

profit leur talent et leur expérience pour vous présenter des sujets brûlants d'actualité, traités avec le recul que permet la publication d'un magazine.

Notre page couverture est consacrée à Michael Sabia, l'homme de l'heure. Nous avons voulu en connaître davantage sur celui qui fait les manchettes depuis sa nomination à la Caisse de dépôt. Le portrait qu'en trace Maxime Bergeron est vraiment riche, vous voudrez le lire jusqu'à la dernière ligne. Bref, nous sommes particulièrement fiers de ce premier numéro. En espérant que vous aurez autant de plaisir à le lire que nous en avons eu à le concevoir.

Bonne lecture!

**MICHÈLE BOISVERT**  
RÉDACTRICE EN CHEF

## NOTRE ÉQUIPE



**MAXIME BERGERON**  
Journaliste



**VINCENT BROUSSEAU-POULIOT**  
Journaliste



**SOPHIE COUSINEAU**  
Journaliste  
Chroniqueuse



**STÉPHANIE GRAMMOND**  
Journaliste  
Finances personnelles



**PHILIPPE MERCURE**  
Journaliste



**CLAUDE PICHER**  
Journaliste  
Chroniqueur



**MARC TISON**  
Journaliste  
Marketing



**MARIE TISON**  
Journaliste



**MARTIN VALLIÈRES**  
Journaliste  
Analyse boursière



**MARTIN CHAMBERLAND**  
Photographe



**FRANÇOIS ROY**  
Photographe



**IVANOH DEMERS**  
Photographe

### LA PRESSE

André Desmarais  
Président du conseil  
d'administration  
Guy Crevier  
Président et éditeur  
Philippe Cantin  
Vice-président à l'information  
et éditeur adjoint  
Éric Trottier  
Directeur de l'information

Rédactrice en chef → Michèle Boisvert  
Directeur artistique → Benoit Giguère  
Conception et réalisation →  
Geneviève Dinel et France Dupont  
Chefs de division →  
Richard Dupaul, Jean-Sébastien Gagnon  
et Martin Tremblay  
Coordonnatrice pages *lifestyle* →  
Suzanne Colpron  
Collaborateurs pages *lifestyle* →  
André Désiront, Paul Journet,  
Éric LeFrançois, Marie-Claude Lortie  
et Alain McKenna

Toutes mes voisines ont une voiture allemande.  
Et la même coupe de cheveux.



**CTS** ▶ 2009



*Cadillac*  
cadillac.gm.ca



# SOPHIE COUSINEAU

LE MONDE DES AFFAIRES

Pour joindre notre journaliste [sophie.cousineau@lapresse.ca](mailto:sophie.cousineau@lapresse.ca)

ILLUSTRATION PHILIPPE TARDIF, LA PRESSE

## Le pouvoir de dire chou

C'était au printemps de 1997. Au magazine où je noircissais des pages, mes collègues et moi bavions d'envie à la vue de toutes les informations sur la rémunération des grands patrons qui étaient dévoilées aux États-Unis et en Ontario.

À l'époque, nous ne pouvions toujours pas connaître la rémunération du PDG d'une entreprise inscrite à la Bourse de Montréal! Il faudra attendre un projet de loi du député Jean Garon pour que cette petite révolution arrive au Québec.

En attendant, nous passions des heures à décrypter les circulaires de procuration des entreprises québécoises dont les titres se négociaient à la Bourse de Toronto. Fastidieux. Tiens, voilà Francesco Bellini qui vient d'empocher 10 millions...

Au-delà du côté voveur de l'exercice, l'idée était de vérifier si les PDG méritaient leur chèque de paye. Et si les actionnaires en avaient pour leur argent.

Naïvement, nous pensions que lorsque la divulgation de la rémunération arriverait au Québec, les entreprises feraient preuve d'une certaine retenue. Nous n'étions pas les seuls. Même l'Autorité des marchés financiers de l'époque croyait que la transparence suffirait à contenir les débordements.

Mais là où il y a de l'homme, il y a de l'hommerie. Que s'est-il passé lorsque le patron Tartempion a constaté que le boss des bêcosses gagnait trois fois plus que lui, alors que sa société était deux fois plus petite? Il est allé voir son conseil d'administration et il a déchiré sa chemise.

Les consultants en rémunération ont saisi, dans leurs bases de données, ces chiffres qui étaient auparavant secrets. Et en comparant les salaires et primes au Canada avec les rémunérations galopantes aux États-Unis, ils ont tiré tous les PDG d'ici vers le haut. La fusée inflationniste a décollé.

Douze ans plus tard, les rémunérations stratosphériques n'ont plus aucune mesure avec la valeur du travail d'un homme. Et nombre de mesures incitatives à la performance sont dénaturées de façon à récompenser les échecs.

C'est ainsi que le conseil d'Abitibi-Bowater a consenti 17,5 millions US en prime de départ à John Weaver, l'homme qui a endetté la société papetière montréalaise jusqu'à ce qu'elle vacille.

Lorsque le salaire est négligeable dans la rémunération, quel conseil punira son PDG en le privant de sa multitude d'options d'achat d'actions?

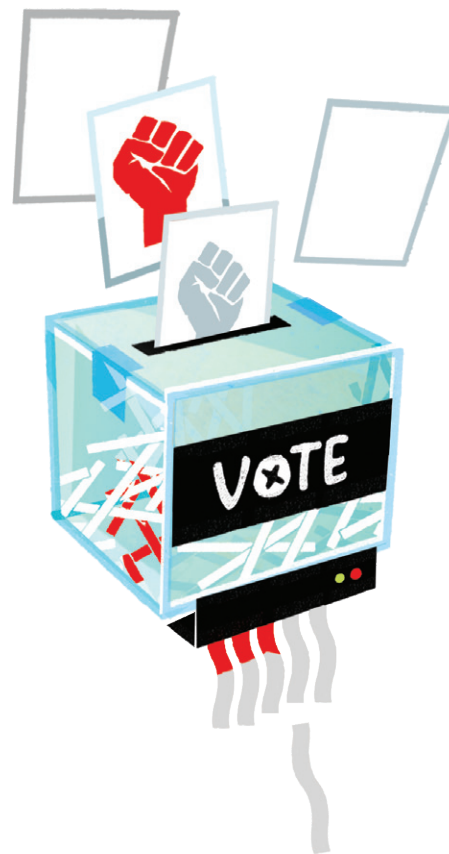
Les conséquences d'une politique de rémunération mal conçue vont au-delà du siphonnage de fonds. Lorsque les mesures incitatives récompensent les succès rapides, les dirigeants peuvent prendre des décisions à courte vue qui nuisent à la pérennité de l'entreprise. Le meilleur exemple, c'est Nortel. L'entreprise ne s'est jamais remise du tripotage de sa comptabilité par des dirigeants qui couraient après leurs primes.

Le vote sur la rémunération des PDG est né de ces excès. C'est le Royaume-Uni qui a ouvert la voie. Les actionnaires peuvent voter sur les émoluments des dirigeants des entreprises en Bourse une fois l'an.

L'Australie a emboîté le pas au Royaume-Uni en 2004. Et les États-Unis sont sur le point de faire de même, le vote consultatif étant l'un des dadas de Barack Obama.

Le Canada reste toutefois en marge de cette tendance. Les autorités des valeurs mobilières n'arrivent pas à s'entendre, certains considérant le vote consultatif comme un gaspillage de temps. C'est malheureux.

Ce vote est un outil imparfait. En votant contre une politique de rémunération, les actionnaires opposent un refus qui peut ressembler à un coup de carabine à plombs.



Le vote consultatif incite les entreprises à simplifier leurs informations et à obtenir l'adhésion des actionnaires. Bref, à consulter plus avant d'agir, et pas seulement les investisseurs institutionnels comme Teachers'.

À la fin, le conseil d'administration reste libre de faire comme il l'entend. D'ailleurs, certaines entreprises comme Telstra, le Bell Canada de l'Australie, ont fait un pied de nez à leurs actionnaires en ignorant leur opinion. Mais ces entreprises doivent vivre avec le stigmate associé à cette rebuffade. En ce sens, il y a un petit rééquilibrage des forces.

Le vote consultatif n'a pas réussi à freiner la hausse des rémunérations, selon des chercheurs de Harvard qui ont étudié l'expérience britannique. Mais il a coupé court aux abus les plus choquants.

Juste pour cela, le pouvoir de dire chou compte. C'est un outil puissant pour canaliser le mécontentement et infléchir le cours des choses. Pour qui sait s'en servir. ■

Voici le nouveau BMW Z4. Le plaisir à l'état pur. Pour dévoiler notre dernière œuvre d'art, nous avons donné à Robin Rhode, artiste d'avant-garde, l'ultime pinceau afin qu'il puisse exprimer toute sa créativité. Le nouveau BMW Z4 capte l'essence même du dynamisme que procure le plaisir de conduire dans sa forme la plus pure grâce à son moteur double turbo maintes fois récompensé, à sa tenue de route légendaire et à son toit rigide rétractable qui, en moins de 20 secondes, transforme cet agressif coupé en roadster cabriolet aux lignes profilées. Son intérieur encore plus luxueux et sa silhouette aux influences classiques font du nouveau BMW Z4 une œuvre d'art inspirée et inspirante!

BMW  
Z4 sDrive30i  
Z4 sDrive35i



Le plaisir  
de conduire.™

bmwmontreal.ca

L'art de la performance  
PSDF à partir de 53 900 \$\*.



**Montréal**  
**BMW Canbec**  
4090, rue Jean-Talon  
Ouest  
514.731.7871  
bmwcanbec.com

**Laval**  
**BMW Laval**  
2450, boul. Chomedey  
450.682.1212  
514.990.2269  
bmwlaival.com

**Rive-Sud**  
**Park Avenue BMW**  
8400, boul. Taschereau Ouest  
450.445.4555  
514.875.4415  
parkavenuebmw.com

**Rive-Sud**  
**BMW Sainte-Julie**  
1633, boul. Armand-Frappier  
450.922.1633  
514.875.4400  
bmwsaintejulie.com

**Blainville**  
**Hamel BMW**  
620, boul. de la Seigneurie Ouest  
450.437.5050  
hamelbmw.com

\*PDSF pour le modèle de base BMW Z4 sDrive30i 2009. Peut être appelé à changer sans préavis. Les frais d'immatriculation, l'assurance et les taxes applicables sont en sus. Photo à titre indicatif seulement. Les modèles BMW 2009 achetés au Canada d'un concessionnaire autorisé sont couverts par un programme d'entretien sans frais de 4 ans ou 80 000 km, selon la première éventualité. © 2009 BMW Canada Inc. «BMW» le logo BMW, tous les noms de modèles BMW et toute autre famille de marques, d'images et de symboles relatifs à BMW sont la propriété exclusive et/ou des marques déposées de BMW AG utilisées sous licence.

Pour joindre notre journaliste [alain.mckenna@lapresse.ca](mailto:alain.mckenna@lapresse.ca)  
Alain McKenna a testé le Google phone. Visionnez la vidéo sur [cyberpresse.ca/google](http://cyberpresse.ca/google)



↑ HTC DREAM (GOOGLE PHONE)  
← IPHONE DE APPLE  
→ BLACKBERRY V DE RESEARCH IN MOTION (RIM)  
PHOTOS FOURNIES PAR LES ENTREPRISES, PHOTOMONTAGE LA PRESSE

## SE SENTIR À LA MAISON JUSQU'AU BOUT DU MONDE

TEXTE ALAIN MCKENNA, COLLABORATION SPÉCIALE

Les grands bonzes de la téléphonie mobile le promettent depuis des années: un jour, téléphone en poche, vous vous sentirez à la maison n'importe où sur la planète.

Aujourd'hui, c'est tellement vrai que le concept va même parfois un peu plus (trop?) loin. En voyage d'affaires à Tokyo ou à Rimouski? Pas de souci: votre appareil intelligent vous trouvera la meilleure table, le meilleur hôtel ou même les meilleures personnes avec qui passer la soirée...

C'est ce que permet déjà la nouvelle génération de téléphones intelligents signés Apple, Research in Motion (RIM) et Google. Grâce à leur facilité à se repérer, une fonction nettement améliorée par l'utilisation du réseau 3G des réseaux sans fil modernes, ces appareils peuvent indiquer en une minute à peine où se trouve le pub irlandais

le plus près. Mieux encore, comme ce sont de véritables petits ordinateurs de poche, ils pourront vous mettre en liaison avec un taxi, vous indiquer le chemin que celui-ci devrait emprunter et iront même jusqu'à calculer le tarif que cela devrait vous coûter.

Ce n'est évidemment pas tout. En jumelant la puissance de ces appareils mobiles à celle, plus étonnante encore, de la sagesse populaire, on obtient des services de proximité à la sauce web 2.0: un resto italien à deux coins de rue, c'est bien, mais un italien recommandé par 300 habitants du quartier, c'est mieux. C'est, en un mot, ce que fera une nouvelle vague d'applications conçues pour ces appareils mobiles. Des services comme celui de la société montréalaise Praized.com, site où n'importe qui peut évaluer les commerces de son quartier et les recommander à d'autres. ■



### TAXI SUR DEMANDE

Chaque plateforme possède sa propre application permettant de repérer l'entreprise de taxis la plus près. Un coup de fil et quelques minutes plus tard, un chauffeur vous conduira à bon port. Astuce: certaines applications vont jusqu'à estimer la durée et le coût du trajet.

### TOURISME SUR MESURE



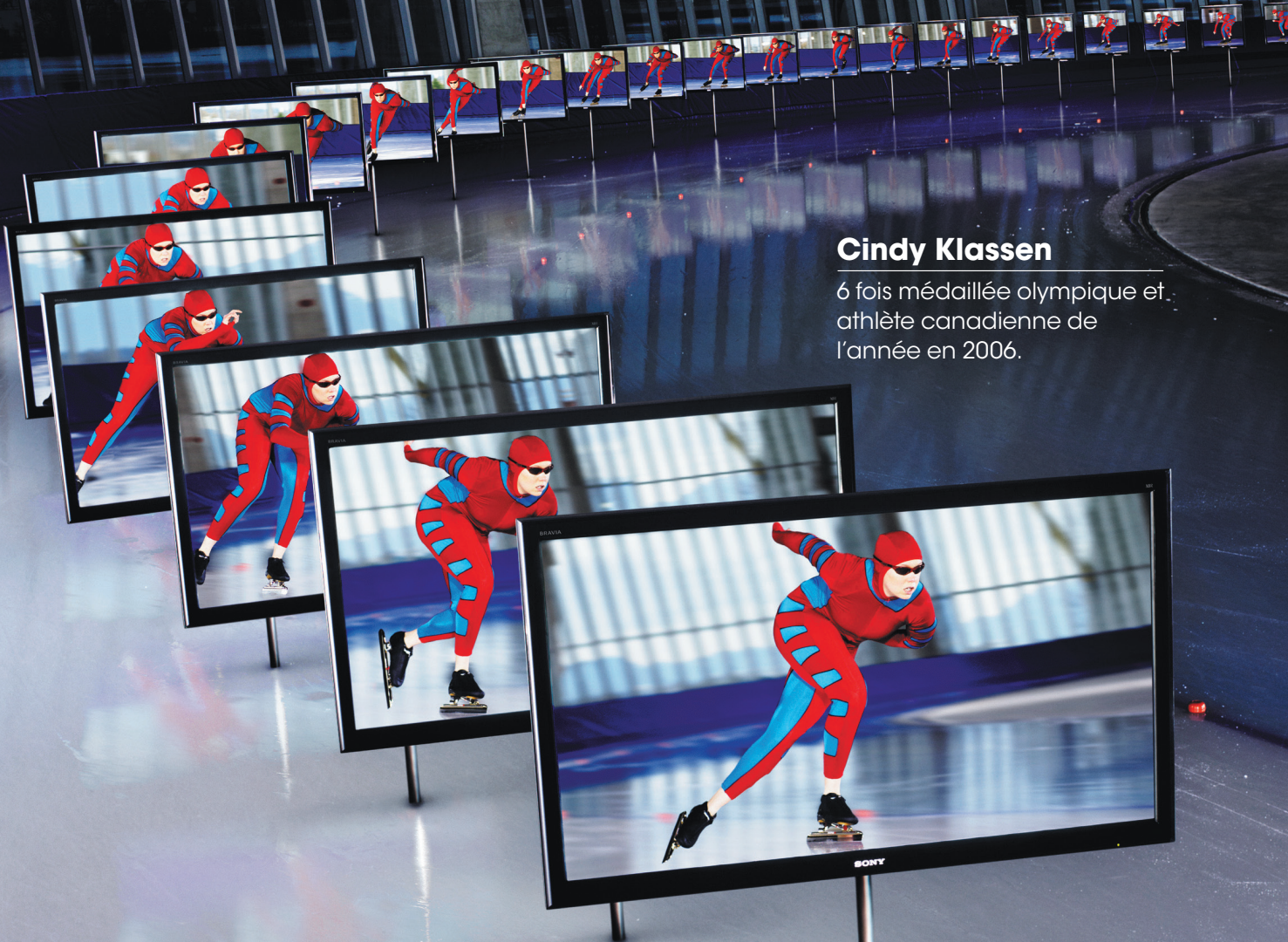
De Google Earth à Flickr Mobile, les applications permettant de voir des lieux distants en photo foisonnent. Ajoutez-leur une fonction de repérage et vous pouvez visiter les hauts lieux touristiques de la ville où vous vous trouvez, et ainsi vous établir une visite guidée sur mesure.

### RENCONTRE EXPRESS



On connaissait le *speed dating*, mais le *geo dating*? Il commence à peine. Rencontrer des gens avec qui passer la soirée en fonction de leur proximité géographique est le nouveau chic du voyageur d'affaires esseulé. Vu le succès des sites de rencontres en général, on suppose leurs homologues mobiles promis à un grand avenir...

# SONY



## Cindy Klassen

6 fois médaillée olympique et athlète canadienne de l'année en 2006.

## Fluidité de mouvement sans égal.

Le nouveau téléviseur BRAVIA XBR de 52 po, à technologie Motionflow. 240 images par seconde pour afficher chaque pas, chaque glissement, chaque tournant. Le tout en détails cristallins et sans secousses.

[www.sonystyle.ca/fr/bravia](http://www.sonystyle.ca/fr/bravia)

# BRAVIA

**Motionflow**  
240Hz

# S A

## L'OURAGAN

Il a un caractère bouillant, une intelligence aiguisée, une tête frisée qu'on n'oublie pas. Et une armée de détracteurs, qui l'attendent au détour pour voir comment il se tirera d'affaire à la tête de la Caisse de dépôt et placement du Québec. Portrait d'un leader controversé: Michael Sabia.

TEXTE MAXIME BERGERON

Chaque dimanche depuis 16 ans, à 10h30 tapant, Michael Sabia se rend dans l'une des deux églises catholiques de Westmount. Il met de côté son chapeau de PDG pour enfiler son bonnet de petit-fils d'immigrants italiens. La foi, pour lui, est comme une «cafétéria» où il choisit les éléments corrects à ses yeux et écarte les autres. «C'est impossible d'accepter toute la gamme», dit-il.

À l'église comme dans sa vie professionnelle, Michael Sabia ne fait pas dans la dentelle quand vient le temps de séparer ce qui est à prendre et à laisser. À plus d'une reprise dans sa carrière, il a vendu des actifs, licencié du personnel, remanié des structures. Il a redressé le Canadien National, fait le grand ménage chez Bell Canada. Et il applique ces jours-ci sa propre recette pour essayer de remettre sur pied la Caisse de dépôt et placement du Québec, dont les pertes records de 40 milliards de dollars en 2008 ont scandalisé la province en entier. Le défi de sa carrière, admet-il pendant la toute première entrevue depuis sa nomination controversée.

Le nouveau lieu de travail de Michael Sabia, en plein coeur du Quartier international de Montréal, respire le calme. L'atrium vitré de 12 étages laisse passer des tonnes de lumière. L'architecture est zen et épurée. Le personnel, tiré à quatre épingles. Mais derrière ces apparences, les murs de la Caisse de dépôt tremblent encore aujourd'hui, presque trois mois après son arrivée.

«On s'attendait à un ouragan, mais pas à un ouragan de force 5, accompagné d'un tsunami et d'un tremblement de terre», confie Jean-Pierre Ouellet, membre du conseil de la Caisse — et ancien collaborateur de Michael Sabia — qui a contribué au choix du nouveau leader.

Les critiques ont fusé de toutes parts depuis la nomination de Sabia, au terme d'un processus de sélection expéditif. On a dénoncé son inexpérience en gestion de portefeuilles, son salaire de 21 millions en 2008 chez Bell Canada Entreprises (BCE), ses origines anglo-ontariennes. Fidèle à son habitude, il a essuyé ce tir groupé ☒

Michael Sabia. →

PHOTO JONATHAN HAYWARD, PC

# BIA



sans s'épancher sur la place publique. Pas de commentaires, pas de réaction. Même air imperturbable derrière ses lunettes de plastique sombre. Il a «l'écorce épaisse», dit son bon ami et mentor Paul Tellier, avec qui il a effectué la spectaculaire privatisation du Canadien National dans les années 90.

Le gestionnaire de 55 ans semble s'être fait une spécialité d'encaisser les coups sans broncher au fil des années. Son passage à la tête de BCE de 2002 à 2008 a été marqué par des dizaines d'articles et de rapports d'analystes négatifs? Peu lui importe. Jamais il ne s'est défendu. Le silence, du moins en public, est pour lui un mode de fonctionnement. Le dirigeant a d'ailleurs hésité à accorder une entrevue à La Presse Affaires Magazine pour ce portrait, pour finalement nous offrir 30 minutes de son temps après des semaines de demandes répétées.

Les détracteurs de Sabia sont nombreux, mais ses amis sont aussi prompts à prendre sa défense. Ils soulignent tous, au marqueur fluo, l'intelligence remarquable du personnage, sa capacité de travail gigantesque, son sens de la famille. Même son humour et son caractère chaleureux, deux traits que le dirigeant a rarement démontrés en public. Ses plus proches collaborateurs confirment aussi son tempérament bouillant, parfois cassant, qui lui a valu pendant des années la réputation d'un chef capable de tailler en pièces ceux qui ne répondaient pas à ses exigences.

Ce besoin brûlant de rigueur, cette intransigeance, font partie de l'ADN du nouveau patron de la Caisse. Allan Davis, professeur de français de Michael Sabia au chic collège Ridley de St.Catharines en Ontario, d'où Sabia est originaire, s'en souvient comme si c'était hier.

La scène se déroule au tournant des années 70. Quelques jeunes sont rassemblés pour discuter d'un projet avec leur enseignant, dont le jeune Sabia, âgé de 17 ans. «Un des gars a dit une sottise, du genre qui passe souvent inaperçu dans les groupes d'adolescents. Mais je me rappelle que Michael avait dit: assez, ce sont des niaiseries! Il était prêt à mettre de côté la solidarité face à ses amis quand ils disaient des bêtises.»

Michael Sabia n'avait «pas la plus belle gueule», mais il avait des idées, se rappelle Allan Davis. Et de puis-

santes réserves d'énergie. Pendant ses années de pensionnaire à Ridley, le jeune homme s'implique dans à peu près tout ce que l'école compte d'équipes sportives et de clubs sociaux. Il joue au cricket, au soccer, au volleyball — où il est toujours capitaine ou vice-capitaine —, fait du théâtre, dirige des journaux étudiants, s'entraîne avec les cadets, donne dans les relations publiques. Sans compter sa passion pour les joutes oratoires, qui lui vaut le prix du meilleur débatteur de langue anglaise au Canada en 1971.

Il faut dire que Sabia avait eu le temps de s'entraîner à argumenter pendant son enfance. Les soupers étaient toujours animés autour de la table familiale, où sa mère, Laura, son père Michael, chirurgien, et ses soeurs entretenaient de longues et passionnées discussions, se rappela-t-il. «C'était impossible de ne pas avoir une opinion.»

Le gestionnaire garde un vif souvenir de ces repas qui lui ont permis de découvrir la force et le courage de sa mère, féministe célèbre au Canada anglais. Il parle aussi avec admiration de son grand-père Villella, un Italien débarqué à Montréal à l'âge de 16 ans sans un sou en poche, et qui a réussi à bâtir une entreprise de construction puis à fonder une famille dans sa terre d'accueil.

Michael Sabia n'est pas parti de rien comme son aïeul. Il a passé des années dans un pensionnat huppé, pour ensuite étudier la politique et l'économie à l'Université de Toronto et à Yale. Mais malgré cette jeunesse cossue, qui lui a donné de solides bases, Sabia a en quelque sorte répété l'histoire de son grand-père Villella pendant toute la durée de sa carrière.

À chaque nouveau poste, il est arrivé comme un néophyte, dépourvu des connaissances nécessaires pour s'imposer rapidement. Ce fut le cas au gouvernement fédéral, où il a été appelé à mettre au point la taxe sur les produits et services (malgré son peu d'expérience en fiscalité). Puis au CN (où il ne connaissait pas grand-chose à l'industrie ferroviaire), à BCE (zéro bagage en télécoms), et enfin à la Caisse de dépôt (pas de feuille de route en gestion de portefeuilles).

David Dodge ne s'est pas laissé rebuter par cette inexpérience en fiscalité quand il a recruté Sabia au ministère des Finances au milieu des ☒

**«On s'attendait à un ouragan, mais pas à un ouragan de force 5, accompagné d'un tsunami et d'un tremblement de terre.»**

JEAN-PIERRE OUELLET  
membre du conseil de la Caisse.

**«Si tu n'étais pas d'accord avec lui, tu avais intérêt à t'armer car il était capable de couper ton argument en quatre petits morceaux et de te retourner faire tes devoirs.»**

GENEVIÈVE BICH  
vice-présidente au bureau du chef  
de la direction chez BCE en 2007 et 2008.

**«Michael a pris la tête du General Motors de l'industrie des télécoms, l'a sauvé, l'a rebâti et l'entreprise a maintenant amplement d'argent pour faire ce qu'elle veut.»**

DICK CURRIE  
ancien président du conseil de BCE.



↑ Michael Sabia, devant le comité des finances à Ottawa en 1989, peu avant l'instauration de la TPS. PHOTO PC



## CHRONOLOGIE

**1953**

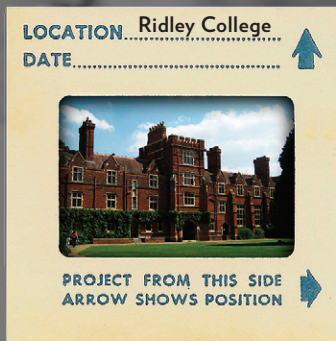
Michael Sabia voit le jour à St.Catharines, en Ontario. Son père est chirurgien et sa mère, militante féministe. Il est le dernier de quatre enfants.



St.Catharines

**1972**

Sort du Ridley College avec les grands honneurs, pour aller étudier l'économie et la politique à l'Université de Toronto et à Yale, aux États-Unis.



PHOTOMONTAGE LA PRESSE

**1983**

Épouse Hilary Pearson, petite-fille de l'ex-premier ministre Lester B. Pearson. Le couple aura une fille, Laura, aujourd'hui âgée de 17 ans.

Arrivée à Ottawa. Michael Sabia décroche son premier job dans la fonction publique fédérale au ministère du Développement social. Il se fait vite remarquer et migre ensuite aux Finances.



↑ Lester B. Pearson et Hilary Pearson.  
PHOTOS ARCHIVES LA PRESSE

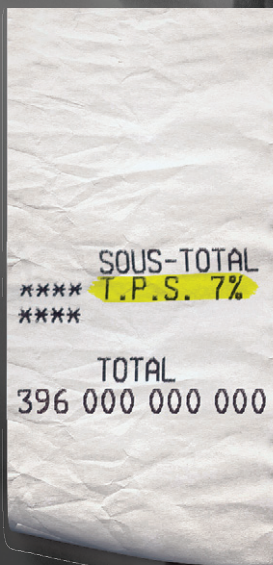


### 1991

Entrée en vigueur de la TPS, une nouvelle taxe à la consommation mise au point par le tandem Michael Sabia - David Dodge. À ce jour, les Canadiens ont payé plus de 396 milliards de dollars de TPS.



↑ David Dodge  
PHOTO ARCHIVES LA PRESSE



### 1995

Premier appel public à l'épargne du Canadien National. Sous la direction de Paul Tellier et de son chef des finances Michael Sabia, le transporteur ferroviaire passe du statut de société de la Couronne lourdement déficitaire à celui d'entreprise cotée en Bourse très rentable.



↑ Train du Canadien National  
PHOTO ARCHIVES LA PRESSE

↑ Michael Sabia en 2000, alors qu'il venait d'être nommé chef de l'exploitation de BCE.

PHOTO ARCHIVES LA PRESSE

années 80. Sabia était alors un nouveau venu dans la capitale fédérale, où il avait emménagé en 1983 pour rejoindre sa nouvelle épouse Hilary Pearson — la petite-fille de l'ancien premier ministre Lester B. Pearson.

M. Dodge se souvient de Michael Sabia comme d'un jeune fonctionnaire «extraordinairement brillant et créatif», appelé à réaliser une tâche fort complexe. Et impopulaire: créer une nouvelle taxe à la consommation. La TPS. Du matin jusqu'au soir, pendant plus de deux ans, les deux hommes ont besogné pour déterminer à quels produits s'appliquerait la nouvelle taxe, et de quelle manière. «On voulait taxer la gomme et les barres de chocolat, mais pas M<sup>me</sup> Jones qui va acheter du pain à l'épicerie. Il fallait tracer une frontière», se rappelle David Dodge, devenu gouverneur de la Banque du Canada après son passage aux Finances.

Durant cette période, Dodge et Sabia subissent des pressions sur plusieurs fronts. De la part des lobbys, qui voulaient voir leurs produits exemptés de TPS, et de l'opinion publique, frioleuse devant cette nouvelle surcharge de 7%. Le tandem réussit finalement à faire approuver la TPS au Parlement, laquelle, pour la petite histoire, a permis à Ottawa d'engranger plus de 396

milliards de dollars depuis son instauration en 1991.

C'est pendant les audiences devant le comité parlementaire, où Michael Sabia s'affaire à présenter la TPS aux élus, que Paul Tellier remarque pour la première fois ce fonctionnaire à l'air sérieux avec sa chevelure ondulée et son regard sombre. L'impression est forte. «C'est un individu que tu n'oubliais pas, quel que soit l'endroit où il était, à cause de son intelligence et de sa répartie facile.»

Paul Tellier, alors greffier au Conseil privé, convainc Sabia de venir travailler avec lui. Il répète le scénario en 1993 quand, nouvellement nommé à la présidence du Canadien National, il persuade son protégé de devenir vice-président au développement corporatif du transporteur ferroviaire. Les Sabia font leurs valises et déménagent à Montréal.

L'arrivée de ce tandem de bureaucrates à la tête du CN ne se fait pas sans quelques heurts. La méfiance, voire le mépris, sont de mise. «Tout le monde disait: qu'est-ce qui se passe? Ce sont deux anciens fonctionnaires, give me a break. Ce sera impossible pour eux», dit Michael Sabia, très conscient d'avoir été sous-estimé à cette époque comme à d'autres moments dans sa carrière.

Qu'importe les critiques, Paul Tellier voyait en Sabia un bras droit à l'esprit structuré et rationnel. L'homme de la situation. «Il y avait beaucoup de choses qui avaient besoin d'être remises en cause, de grosses coupes qui s'en venaient, et ça prenait quelqu'un pour m'appuyer et faire beaucoup de ce travail d'analyse.»

Les débuts sont difficiles. Les nouveaux dirigeants du CN tentent de fusionner certaines lignes de train avec celles du Canadien Pacifique, mais la transaction avorte. Puis, fin 1994, le tandem obtient le feu vert d'Ottawa pour privatiser le CN, alors société de la Couronne. Une commande titanesque, qui donnera lieu à une intense période de 11 mois marquée par des disputes avec le gouvernement, une grève des travailleurs, le référendum sur la souveraineté du Québec... Le succès sourit malgré tout à Tellier et Sabia, nommé chef de la direction financière en octobre 1995. La première émission d'actions du CN, un mois plus tard, permet de récolter en quelques jours plus de 2 milliards de dollars.

Cet épisode donne à Michael Sabia une solide crédibilité dans le monde des affaires, où il demeure un nouveau-venu. C'est aussi à cette époque qu'il assoit sa réputation de colérique, ☒



# TRANSPORT Lyon INC.

Déménagement et entreposage

Vos experts  
déménageurs  
depuis plus de  
25 ans!

Entreposage  
à bas prix

## Services offerts :

- Déménagement commercial
- Déménagement résidentiel
- Entreposage résidentiel et commercial
- Planification et gestion de projet en déménagement de bureaux
- Garde-robe, boîte, assurance



514 322-4422

WWW.TRANSPORTLYON.COM



↑ Michael Sabia parle aux journalistes après sa première assemblée annuelle à titre de président de BCE, en 2002.  
PHOTO ANDRÉ FORGET, PC

capable de descendre en flammes les employés qui ne répondent pas à ses exigences. Selon Paul Tellier, l'homme est un « excellent acteur », qui peut se fâcher ou élever la voix pour passer clairement un message. « Il a beaucoup de difficulté à accepter l'incompétence », dit-il.

Même ses amis et plus fidèles collaborateurs reconnaissent qu'il peut devenir cassant quand les choses ne vont pas à sa manière. « J'ai participé à beaucoup de réunions où l'atmosphère était assez tendue », dit Jean-Pierre Ouellet, l'avocat qui a conseillé le CN pendant les mois précédant sa privatisation (et qui siège aujourd'hui au conseil de la Caisse de dépôt).

« C'est un gars respectueux, mais intense. Si tu n'étais pas d'accord avec lui, tu avais intérêt à t'armer car il était capable de couper ton argument en quatre petits morceaux et de te retourner faire tes devoirs », dit pour sa part Geneviève Bich, vice-présidente au bureau du chef de la direction chez BCE en 2007 et 2008, expérience qu'elle dit avoir adorée.

Les montées de lait de Sabia font courir les rumeurs les plus folles au fil des ans, comme cette chaise projetée contre un mur dans un moment

de furie. Ce que le principal intéressé nie avec fermeté. « Jamais de la vie, jamais de la vie. C'est de la mythologie », lance-t-il dans son français teinté d'anglais, pendant notre entrevue dans une salle de réunion anonyme de la Caisse de dépôt.

S'il dément cet épisode explosif, le gestionnaire reconnaît avoir un caractère bouillant. Mais il affirme s'être calmé au fil des ans et ne plus se fâcher aujourd'hui comme il y a 10 ans. Sa crédibilité en tant que chef en dépend, croit-il. « C'est impossible d'avoir le droit d'agir comme un leader avec des tempêtes comme ça. »

Le tournant dans ce changement d'attitude, pour Sabia, serait survenu en 2003, après la publication d'un article incendiaire dans un magazine d'affaires torontois. Le papier, intitulé *Anger Management*, mettait en lumière ses manières parfois rustres et brutales envers ses employés. Certaines sources l'ont qualifié de « chat de ruelle », dénué de classe, jurant et criant à la moindre contrariété. Le reportage l'aurait poussé à se remettre en question et adoucir son tempérament intempestif, confie un membre de son entourage.

Michael Sabia s'est peut-être calmé les nerfs ces dernières années, mais

les actionnaires de Bell Canada Entreprises, eux, ont perdu patience à plus d'une reprise pendant son règne à la tête du géant des télécoms entre 2002 et 2008. Dans l'esprit — et le portefeuille — de plusieurs, son mandat est surtout marqué par la stagnation du titre de BCE en Bourse, aux alentours de 30\$. La faible progression de l'action pousse les plus mauvaises langues de Bay Street à le surnommer « Mister 50 cents ».

Sabia atterrit dans la famille BCE en 1999, comme chef de la direction de la filiale Bell Canada International. Comme au ministère des Finances et au CN, il est choisi pour son intelligence et ses capacités. Mais certainement pas pour sa maîtrise du secteur des télécommunications. « Pour ce que j'en sais, il n'en connaissait rien du tout », dit l'avocat Lawson Hunter, qui a collaboré avec Sabia au CN avant de faire le saut chez BCE.

L'Ontarien apprend vite. Il gravit les échelons pour devenir chef de l'exploitation de la société-mère BCE en 2000. L'ancien monopole de la téléphonie se rapproche alors du gouffre financier. La nouvelle stratégie de convergence et de diversification du PDG Jean Monty, qui a notamment

**1999**

Michael Sabia fait son entrée dans le monde des télécoms. Il devient chef de la direction de Bell Canada International, puis vice-président exécutif et chef de l'exploitation de la société-mère BCE.



**2002**

Sabia est nommé grand patron de BCE. Commence alors une ère de délestage de plusieurs filiales. Son règne est marqué par une stagnation du titre de l'entreprise en Bourse, couplée à une concurrence nouvelle — et agressive — en téléphonie.

**2007**

Après une tentative ratée de transformation en fiducie de revenus l'année précédente, BCE accepte en juin une offre de rachat de 42,75\$ par action d'un consortium dirigé par Teachers'. La méga-transaction avorte 18 mois plus tard en raison de la crise du crédit.

**2008**

Michael Sabia quitte BCE pour céder la place à George Cope. Il reçoit cette année-là une rémunération totale évaluée à 21 millions de dollars, qui fait bondir les syndiqués et actionnaires de l'entreprise. Son bilan à la tête de l'entreprise est mitigé.

BCE 2002 À LA BOURSE DE TORONTO (\$CAN)



JUIN 2007  
Offre d'achat de Teachers' acceptée

JUILLET 2008  
George Cope remplace Sabia

DÉCEMBRE 2008  
La transaction tombe à l'eau

**«L'autre partie de son mandat, c'était: quoi faire maintenant? Il aurait dû agir avec autorité, précision, et leadership. Cette partie ne s'est jamais produite.»**

IAIN GRANT, analyste du SeaBoard Group

injecté un paquet de milliards dans le fournisseur international de service large bande Téléglobe en plus d'investir massivement dans le *Globe and Mail* et CTV, tourne au vinaigre.

Monty quitte le navire en avril 2002, au moment où BCE décide de couper les vivres à Téléglobe. Michael Sabia est sacré roi. Était-il le premier choix? Dick Currie, président du conseil à l'époque, admet que la nomination du nouveau chef s'est faite très, très vite. «Il y avait deux candidats à l'interne et on ne croyait pas avoir le temps d'aller à l'externe vu l'urgence de la situation. J'ai choisi Michael.»

Le nouveau PDG doit vite prendre une série de décisions pour remettre à flot une entreprise en bien pire état qu'il n'y paraît à première vue. Après la

radiation de l'investissement dans Téléglobe — une perte de 8 milliards —, il rachète pour 6,3 milliards la part de 20% de BCE que Jean Monty avait cédée à l'américaine SBC Communications, puis vend la lucrative filiale des Pages Jaunes. Il réduit ensuite la participation du groupe dans BCE GlobeMedia (le bras médiatique de l'entreprise) et réussit à obtenir 3,2 milliards pour l'exploitant de satellites Télésat. Autant de gestes qui, selon Dick Currie, ont sauvé l'entreprise.

«Michael a pris la tête du General Motors de l'industrie des télécoms, l'a sauvé, l'a rebâti et l'entreprise a maintenant amplement d'argent pour faire ce qu'elle veut», avance cet admirateur avoué de Sabia.

Iain Grant, analyste du SeaBoard Group qui suit les activités de BCE depuis une vingtaine d'années, reconnaît des mérites à l'ancien PDG. Michael Sabia a réussi à ramener l'entreprise à ses racines — les télécoms — et à réintroduire une «gestion financière prudente», dit-il. Mais il a échoué à lui donner ensuite une direction claire, selon lui, ce qui expliquerait en partie la stagnation du titre. «L'autre partie de son mandat, c'était: quoi faire maintenant? Il aurait dû agir avec

autorité, précision, et leadership. Cette partie ne s'est jamais produite.»

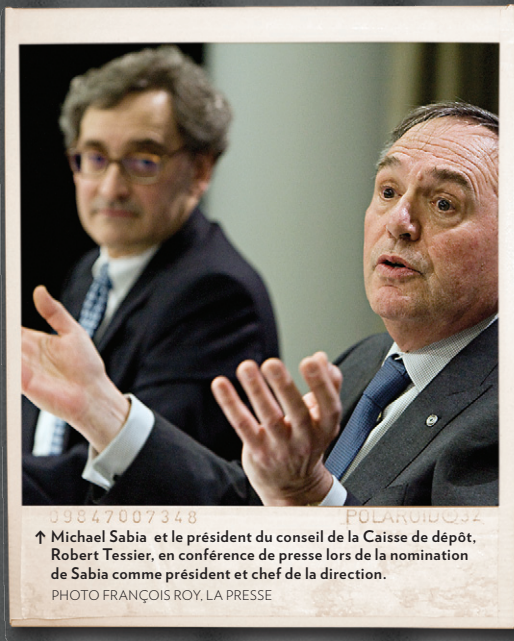
Après une tentative de conversion en fiducie de revenus en 2006 (la grosse mode jusqu'à ce qu'Ottawa change les règles fiscales touchant ce genre de sociétés), Sabia est forcé de mettre BCE en jeu. Les plus importants actionnaires — dont la caisse de retraite ontarienne Teachers' — s'impatientent, et les fonds d'investissement privés encerclent l'entreprise comme des vautours. Des rumeurs flottent pendant plusieurs mois sur l'avenir du géant. Le cours de l'action s'apprécie enfin.

En juin 2007, BCE accepte finalement une offre de 42,75\$ par action, 51,7 milliards au total, de la part d'un consortium de fonds privés dirigé par Teachers'. Le plus gros rachat par endettement de toute l'histoire. La transaction, ultramédiatisée, avorte 18 mois plus tard en raison de la crise du crédit. «Une bénédiction», selon Iain Grant, puisque le groupe aurait traîné une dette astronomique si la vente avait eu lieu.

Michael Sabia a cédé la place à George Cope à la présidence de BCE en juillet dernier, laissant à son successeur la lourde tâche de revigorer la division sans-fil et d'affronter la concurrence grandissante ☐

**2009**

Nomination surprise à la tête de la Caisse de dépôt et placement du Québec, qui vient d'enregistrer une perte historique de 40 milliards. Le choix de Sabia, tout comme le processus de sélection, soulèvent une forte controverse.



↑ Michael Sabia et le président du conseil de la Caisse de dépôt, Robert Tessier, en conférence de presse lors de la nomination de Sabia comme président et chef de la direction.

PHOTO FRANÇOIS ROY, LA PRESSE

dans ce secteur. Son bilan demeure mitigé, même si Dick Currie estime que son ami a été traité de façon injuste et méchante par les analystes et journalistes financiers. Pour sa dernière année de travail — 2008 —, le dirigeant s'est vu attribuer 21 millions de dollars en argent, options et primes de toutes sortes, somme qui scandalise encore aujourd'hui actionnaires et syndiqués.

Le Montréalais d'adoption aurait pu couler des jours heureux avec sa femme Hilary et tous leurs millions dans leur maison de Westmount ou dans une île déserte. Ce que le bourreau de travail a refusé net. Il a plutôt décidé, après avoir été courtisé une première fois l'été dernier par la Caisse de dépôt (et avoir envisagé entre-temps des offres d'emploi en Europe, aux États-Unis et en Asie), de se porter candidat à la direction de l'institution. Le conseil d'administration l'a choisi début mars au terme d'un processus de sélection sommaire, sans avoir rencontré un seul autre candidat!

L'opposition politique à Québec n'en revient toujours pas. Elle réclame que le conseil de la Caisse reprenne les choses depuis le départ — et montre la porte à son chef fraîchement nommé. Plusieurs accusent le bureau du premier ministre Jean Charest d'avoir ignoré des aspirants intéressants pour téléguidé Michael Sabia dans le siège du conducteur. De l'ingérence politique pure et simple.

Des membres de la communauté d'affaires ont aussi émis de fortes réserves quand le nouveau PDG a été nommé le 13 mars dernier. Au lendemain de son entrée en poste, l'ancien directeur général de la Caisse de dépôt, Jean Campeau, y est notamment allé de propos incendiaires dans une entrevue accordée à *La Presse*. «Est-ce qu'il n'a pas détruit Bell? Est-ce qu'on prend les restants de Teachers'?» demandait-il.

Quelques semaines plus tard, Jean Campeau, remis de ses émotions, estime qu'il faut «vivre avec et lui donner sa chance». Sabia a déjà fait un premier geste, fin avril, en abolissant 55 postes et en mettant un accent prononcé sur la gestion du risque à la Caisse.

Apparemment imperméable à toute la controverse qui entoure son arrivée, Michael Sabia espère faire taire ses détracteurs en redressant l'institution en difficulté, dont les actifs ont fondu de 25% l'an dernier. Il cite une déclaration récente du nouveau chef de cabinet de la Maison-Blanche, Rahm Emanuel: «Never waste a good crisis.»

La crise de la Caisse pourrait représenter son salut. ☒

CBh Pour joindre notre journaliste [mberger2@lapresse.ca](mailto:mberger2@lapresse.ca)



# Prix d'Ingénieurs Canada pour 2009

Au cours d'un gala spécial tenu le 21 mai dernier à l'hôtel Fairmont Le Reine Elizabeth de Montréal, Ingénieurs Canada a célébré l'annonce des lauréats des prestigieux Prix d'Ingénieurs Canada pour 2009.

Décernés depuis 1972, les Prix d'Ingénieurs Canada soulignent l'excellence des contributions des ingénieurs canadiens à leur profession, à leur communauté et à la sécurité et au bien-être des Canadiens et des Canadiennes.

## Profil des lauréats 2009

### MÉDAILLE D'OR Morden Yolles, P.Eng.



Morden Yolles est reconnu dans les domaines du génie et de l'architecture pour son influence, sa créativité, sa vision, son rôle de chef de file en conception et ses compétences en génie.

Il a été le premier au Canada à concevoir des murs porteurs avec du béton cyclopes – une combinaison de béton et de gros morceaux de gravier. Son entreprise a non seulement conçu le plus haut immeuble au Canada, mais a également participé à des projets comme le pavillon Katimavik de l'Expo 67, l'Esso Plaza à Calgary, le Zoo de la communauté urbaine de Toronto, l'Université Trent et le Centre des sciences de l'Ontario, à Toronto.

Officier de l'Ordre du Canada, Morden Yolles est reconnu mondialement pour ses contributions à l'intégration du génie et de la conception.

### PRIX POUR LE SOUTIEN ACCORDÉ AUX FEMMES EN GÉNIE Diane Riopel, ing.

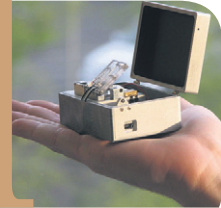


Diane Riopel est une spécialiste en génie industriel à l'École Polytechnique de Montréal. Sa carrière universitaire de premier plan est orientée vers deux enjeux clés : la promotion de la langue française au sein des communautés techniques et scientifiques et la participation des femmes dans le domaine du génie.

Elle est cotitulaire de la Chaire Marianne-Mareschal, créée dans le but d'encourager les jeunes femmes à envisager une carrière en génie. L'objectif principal de la Chaire consiste à sensibiliser et à informer, à démythifier la profession d'ingénieur et à offrir des initiatives de mentorat et des programmes d'aide et d'excellence.

Sa participation à de nombreux symposiums et conférences témoigne encore davantage du dévouement de M<sup>me</sup> Riopel.

### PRIX NATIONAL POUR UN PROJET EN GÉNIE Nom du projet : Engineering Accessible Healthcare | Ingénieur principal : Chris Backhouse, P.Eng.



Chris Backhouse et son équipe ont allié la microélectronique, la micro-optique, la microfabrication et la nanobiotechnologie dans le but de réduire considérablement le coût des diagnostics médicaux. Leur objectif principal a été de faciliter l'accès aux technologies importantes grâce à la miniaturisation et à l'intégration.

Ces technologies microfluidiques ont le potentiel d'intégrer les fonctions d'un laboratoire complet dans une puce microfabriquée. Ces instruments de diagnostic génétique de plus en plus petits prennent maintenant moins de place qu'un téléphone cellulaire et la technologie est moins coûteuse. Les systèmes de diagnostic à la fine pointe de la technologie qui en résultent serviront les intérêts de la société canadienne en facilitant l'accès à nos soins de santé et en créant un important créneau de fabrication pour l'industrie canadienne.

Les travaux de Chris Backhouse constituent un exemple d'effort multidisciplinaire au sein de la profession d'ingénieur.

### DISTINCTION POUR SERVICES MÉRITOIRES – SERVICES PROFESSIONNELS William R. Sutherland, FEC, P.Eng.



Bill Sutherland a accumulé une vaste expérience en gestion et en conception dans le cadre de projets dans les domaines de la mécanique navale, du génie géotechnique et du génie de l'environnement. Il a participé à bon nombre de grands projets de développement industriel et d'aménagement du terrain. Il est membre de l'équipe du projet de réhabilitation du port de Halifax, projet de plusieurs millions de dollars mettant en jeu la conception et la construction d'usines d'épuration des eaux usées et de traitement des eaux pluviales.

Bill Sutherland s'est engagé depuis longtemps à sensibiliser le public au rôle du génie et des ingénieurs dans la société canadienne. Très actif au sein de la profession, il a notamment été président de son ordre professionnel, Engineers Nova Scotia, en 1992, de même que président d'Ingénieurs Canada en 1999. Il a récemment été nommé Fellow d'Ingénieurs Canada.

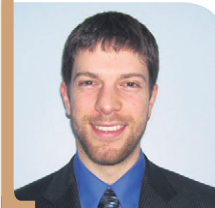
### DISTINCTION POUR RÉALISATION EXCEPTIONNELLE D'UN(E) JEUNE INGÉNIEUR(E) Laura Lucier, P.Eng.



Laura Lucier est membre de l'équipe chargée de l'exploitation des systèmes robotiques spatiaux de l'Agence spatiale canadienne en poste au Johnson Space Center, au Texas. Elle est l'une des neuf contrôleuses de vol canadiennes et la première femme canadienne contrôleur chef des systèmes robotiques. Elle est chargée de chorégraphier de façon sécuritaire et efficace les tâches effectuées par le bras robotique et de former les membres d'équipage en prévision des vols. M<sup>me</sup> Lucier doit avoir une expertise en mécanique, en logiciels, en vidéo ainsi qu'en systèmes électriques et thermiques.

Le travail très en vus qu'elle effectue a affirmé la réputation du Canada en tant que chef de file mondial en systèmes robotiques spatiaux et en opérations en orbite.

### MÉDAILLE D'OR DES ÉTUDIANT(E)S EN GÉNIE Frédéric Ammann



Frédéric Ammann est président d'Éclipse, équipe regroupant des étudiants en génie électrique, mécanique et informatique. Leur but est de construire un véhicule solaire et d'améliorer les technologies propres dans le domaine du transport automobile.

M. Ammann démontre ses qualités de chef de file par sa passion à comprendre le fonctionnement interne du véhicule solaire, qui fait intervenir les domaines du génie électrique, mécanique, informatique, physique et chimique. M. Ammann est également responsable de divers aspects du projet, notamment la conception des systèmes électriques, le financement, la répartition des tâches, le travail d'équipe, la souplesse des membres et l'atmosphère de travail. Il est passionné par le changement à l'échelle planétaire et motivé par l'excellence.

### MÉDAILLE DE DISTINCTION POUR LA FORMATION EN GÉNIE Susan McCahan, P.Eng.



Susan McCahan, chaire de première année à l'Université de Toronto, est responsable de la liaison entre la Faculté des sciences appliquées et du génie et les écoles secondaires, ainsi que des activités de recrutement au Canada et à l'échelle internationale.

M<sup>me</sup> McCahan est particulièrement reconnue pour avoir coordonné la mise en œuvre d'un cours de conception de première année tout à fait novateur. Il s'agit d'un cours d'apprentissage par le service, qui jumelle des équipes de conception composées d'étudiants de première année avec des organismes de la collectivité dans le but de régler des problèmes de conception. Elle a reçu le prix Alan Blizard pour avoir dirigé la mise en œuvre de ce cours, intitulé *Engineering Strategies and Practice*.

Enfin, M<sup>me</sup> McCahan a reçu la Bourse d'enseignement de 3 M, une des distinctions en enseignement les plus prestigieuses au Canada. Elle fait preuve de compassion, de sens pratique et de rigueur et crée dans ses classes un climat accueillant pour tous ses étudiants.

### DISTINCTION POUR SERVICES MÉRITOIRES – SERVICE COMMUNAUTAIRE Bernard Lamarre, ing., O.C., O.Q.



Bernard Lamarre a joué un rôle déterminant dans le rayonnement du secteur canadien du génie-conseil sur la scène internationale et il a été chargé de grands projets d'infrastructures dans le monde entier. Il est officier de l'Ordre du Canada et de l'Ordre national du Québec.

Depuis sa retraite de SNC-Lavalin, il consacre son temps au Groupe Bellechasse Santé, ainsi qu'à la Société du Vieux-Port de Montréal, au Musée des beaux-arts de Montréal et à la Société de développement Angus. M. Lamarre est président du conseil d'administration de l'École Polytechnique de Montréal.



Pour en savoir plus, visitez le  
[http://www.engineerscanada.ca/f/pr\\_awards\\_1.cfm](http://www.engineerscanada.ca/f/pr_awards_1.cfm)



Ingénieurs Canada tient à remercier les commanditaires des Prix de 2009.





# POUR MIEUX VOIR LA VIE EN VERT

Comment mieux jouer? Mieux s'amuser? Ou mieux paraître? Voici quelques-uns des articles les plus populaires cette année auprès des golfeurs. Pour les petits caprices ou les grosses dépenses.

TEXTES PAUL JOURNET, PHOTOS ANDRÉ TREMBLAY

## BALLES «MY TP» DE TAYLOR MADE

Traditionnellement, les balles sont numérotées de 1 à 4. Certains modèles montent jusqu'à 8. Taylor Made innove avec ces deux modèles, dont les chiffres vont de 0 à 99. Une bonne façon d'identifier plus facilement sa balle ou même de choisir son chiffre chanceux. La rouge s'adresse aux joueurs qui génèrent le plus d'effet rétro. La noire, une balle à quatre pièces, se destine aux autres. Il faut commander son numéro puis patienter de deux à trois semaines pour la livraison.

PRIX: 49,99\$ POUR 12



## COLLECTION LIJA

L'image du golf a rajeuni depuis quelques années. Les collections de vêtements ont suivi la tendance, dont celle-ci de LIJA. Le tissu est léger et souple pour ne pas gêner l'élan. En vente chez certains des plus grands détaillants de golf au Québec.

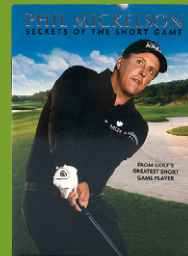
PRIX: 90\$ POUR LE HAUT ET 110\$ POUR LE SHORT.



## DVD PHIL MICKELSON: SECRETS OF THE SHORT GAME

Mickelson est probablement le golfeur dont le jeu court est le plus spectaculaire. Il vient de lancer son premier DVD où il partage ses « secrets ». Tous les coups de moins de 50 verges sont abordés. Il y a aussi un montage des meilleurs coups du gaucher.

PRIX: 36,99 \$



## TÉLÉMÈTRE BUSHNELL TOUR V2

Il existe deux types de télémètres: ceux qui fonctionnent par GPS et ceux qui fonctionnent par laser. Celui-ci appartient à la deuxième catégorie. On vise n'importe quel objet, comme le fanion ou la bordure de la fosse, pour obtenir

ainsi plus rapidement et plus précisément la distance à frapper. De plus, il est permis en compétition. Il ne reste plus qu'à exécuter le coup. On le conseille surtout aux bons golfeurs, ceux qui jouent dans les 90 ou moins.

PRIX: 379,99\$

Sources: [www.amazon.ca](http://www.amazon.ca), [www.golftown.com](http://www.golftown.com), [www.nevadabobsgolf.ca](http://www.nevadabobsgolf.ca) et [www.lijastyle.com](http://www.lijastyle.com).



← BOIS 1 NIKE DYMO STR8-FIT PHOTO FOURNIE PAR NIKE

## BOIS 1 NIKE DYMO STR8-FIT

Les bois 1 commencent à atteindre la limite réglementaire pour la distance. Le nouveau dada des ingénieurs: les adapter aux joueurs. C'est dans ce contexte qu'arrive ce bâton de Nike. On peut rapidement démonter et réassembler la tête pour en changer la position. Huit configurations sont possibles, pour huit trajectoires différentes. Concrètement, cela signifie qu'on peut sensiblement diminuer son crochet ou augmenter sa hauteur et sa distance sans changer son élan.

D'autres manufacturiers offrent aussi des technologies similaires.

PRIX: 499,99\$





# Bonbons assortis pour investir au Québec

Du REA II à Fondation, le fisc offre un assortiment de bonbons, plus sucrés que jamais, pour encourager l'investissement au Québec. Mais ceux qui en puisent au hasard risquent de s'étouffer ou de tomber sur une friandise avec un drôle d'arrière-goût.

**Q**uand le fisc offre des bonbons aux investisseurs, il est bien tentant de plonger la main dans le sac. Surtout si les friandises sont plus sucrées que jamais.

C'est le cas de Fondation et du nouveau Régime d'épargne-actions, le REA II, des véhicules de placement qui favorisent l'essor économique du Québec. Les économies d'impôt qu'ils procurent sont devenues encore plus savoureuses, avec le dépôt du budget en mars dernier, car le gouvernement veut aider les PME à dénicher des capitaux en ces temps de crise financière.

Le REA II offre désormais une déduction fiscale de 150 % de la somme. Pour un salarié qui gagne 80 000\$, cela représente une économie d'impôt de 360\$ pour chaque tranche de 1000\$ d'investissement.

Fondation de la CSN donne droit à un crédit d'impôt provincial bonifié de 25 % (au lieu de 15 %), qui s'ajoute au crédit fédéral de 15 %. Pour chaque tranche de 1000\$ investis, cela représente donc une économie d'impôt de 400\$... et même davantage pour ceux qui placent le fonds dans leur Régime enregistré

d'épargne-retraite (REER). En calculant la déduction REER, l'économie atteint 784\$, pour un contribuable qui a des revenus de 60 000\$, par exemple.

Voilà de l'épargne qui ne coûte pas cher!

L'économie fiscale surpasse même celle de Capital régional et coopératif Desjardins (CRCD), qui vise aussi le développement du Québec. CRCD verse un crédit de 50 % de la somme investie, soit 500\$ par 1000\$ d'épargne. Mais il n'est pas admissible au REER. Pas plus que le REA II, d'ailleurs.

Toutes ces sucreries fiscales mettent l'eau à la bouche. Mais attention aux estomacs fragiles! Il s'agit de capital de risque, de petites entreprises, minuscules parfois. Et les rendements historiques ont été insipides.

Depuis sept ans, CRCD a livré un rendement annuel composé de -0,7%. Fondation a fourni un rendement annuel moyen de 1,1% depuis 1996. Quant aux fonds REA II (anciennement Accro, gérés par Cote 100 et Natcan), ils ont fondu de 45% en 2008, ce qui donne une idée du niveau de risque à court terme. Bien sûr, ils ont aussi eu de bonnes années. Mais sur 10 ans, ils demeurent dans le rouge. ☒



À long terme, les piètres rendements font fondre le bonbon fiscal obtenu au départ par les investisseurs qui sont ensuite forcés de conserver leurs placements: deux ans dans le cas du REA II, sept ans pour CRCD, et jusqu'à la retraite pour les fonds de travailleurs comme Fondation ou le Fonds de solidarité (dont le crédit provincial n'est pas bonifié).

Ainsi, pour comparer la véritable saveur du bonbon fiscal de chacun des programmes, il faut étaler l'économie d'impôt sur le nombre d'années de détention obligatoire. Un exercice auquel s'est prêté Martin Dupras, actuaire et vice-président d'Aon Canada.

Il en ressort que le crédit d'impôt de Fondation équivaut à un rendement annuel composé de 1,7 % pour les travailleurs qui prendront leur retraite dans 30 ans. En ajoutant l'effet accélérateur du REER, le rendement fiscal atteint 3,2 % pour un salarié qui gagne 60 000 \$ par an.

C'est trop peu. Les plus jeunes travailleurs devraient maximiser leur REER en favorisant d'autres placements qui offrent de meilleures perspectives de rendements.

« Mais à l'approche de la retraite, les fonds de travailleurs sont littéralement un incontournable », assure M. Dupras. Pour un travailleur qui prend sa retraite dans sept ans, le bonbon de Fondation équivaut à un rendement fiscal annuel de 7,6 %... et même de 15 % dans le REER. Impossible de trouver mieux!

Sur deux ans, le REA II offre un rendement fiscal annuel composé de 25 % pour un individu qui gagne 80 000 \$ et plus. Le régime est particulièrement intéressant pour les hauts salariés qui ont déjà maximisé leur REER, ou pour les retraités qui ne peuvent plus cotiser et qui ont les nerfs solides. Car les risques de se brûler sont élevés.

Pour limiter les risques, il est d'ailleurs préférable d'opter pour un fonds commun qui investit dans un éventail de sociétés REA II, plutôt que d'acheter soi-même des actions de sociétés REA à la pièce.

Autrement, les investisseurs aisés qui n'ont plus d'espace REER peuvent se tourner vers Capital Desjardins, dont l'avantage fiscal correspond à un rendement annuel composé de 10 % sur sept ans.

Ils devront patienter plus longtemps avant de récupérer leur capital. Mais dans l'intervalle, ils seront moins nerveux, car CRCD (comme les fonds de travailleurs) contient environ 40 % de son portefeuille en obligations, ce qui le rend plus stable et plus facile à digérer. ☒

## INVESTIR AU QUÉBEC, LA VRAIE SAVEUR DU BONBON FISCAL

Pour chaque tranche de 1000\$	Si vos revenus sont de...	L'économie d'impôt s'élève à...	1000\$ d'épargne correspondent à une somme investie de*...	Ce qui équivaut à un « rendement fiscal » annuel composé de...			
				2 ANS	7 ANS	15 ANS	30 ANS
<b>REA II</b>	35 000\$	240\$	1316\$	14,7%	S/O	S/O	S/O
	60 000\$	300\$	1429\$	19,5%	S/O	S/O	S/O
	80 000\$	360\$	1563\$	25,0%	S/O	S/O	S/O
<b>Capital Desjardins (CRCD)</b>	Indépendamment du revenu	500\$	2000\$	S/O	10,4%	S/O	S/O
<b>Fondation CSN</b>	Indépendamment du revenu	400\$	1667\$	29,1%	7,6%	3,5%	1,7%
<b>Fondation CSN (REER)</b>	35 000\$	685\$	3178\$	55,9%	12,8%	5,7%	2,8%
	60 000\$	784\$	4623\$	70,9%	15,1%	6,6%	3,2%
	80 000\$	857\$	6998\$ <sup>(1)</sup>	89,3%	17,4%	7,5%	3,6%
<b>Fonds de solidarité FTQ</b>	Indépendamment du revenu	300\$	1429\$	19,5%	5,2%	2,4%	1,2%
<b>Fonds de solidarité FTQ (REER)</b>	35 000\$	585\$	2411\$	39,5%	9,6%	4,3%	2,1%
	60 000\$	684\$	3162\$	47,9%	11,0%	4,9%	2,4%
	80 000\$	757\$	4117\$	55,9%	12,2%	5,4%	2,6%

\*La somme représente l'investissement total d'un épargnant qui débourse 1000\$ de sa poche et réinvestit tous les bonbons fiscaux obtenus.

<sup>1</sup> En tenant compte de la cotisation maximale (5000\$), le rendement fiscal est plutôt de 67% sur 2 ans, 14% sur 7 ans, 6% sur 15 ans et 3% sur 30 ans.

SOURCE AON CANADA

« J'AI CONFIANCE QUE  
MON ENTREPRISE TIENNE LE COUP,  
QUOI QU'IL ARRIVE. »



## Desjardins & Cie

Un expert à votre service pour vos assurances vie, invalidité et santé.

Si une maladie ou un décès venait bouleverser vos projets, auriez-vous les reins assez solides pour :

- payer tous les frais d'exploitation de votre entreprise (loyer, chauffage, électricité, taxes d'affaires, etc.)?
- racheter les parts d'un associé ?
- faire face à des pertes financières sans mettre en péril la sécurité financière de votre famille ?

Afin que votre entreprise puisse toujours maintenir le cap, quoi qu'il arrive, le conseiller en sécurité financière\* vous aidera à protéger vos avoirs.

**Pour le rencontrer, adressez-vous à votre caisse ou à votre centre financier aux entreprises Desjardins.**

C'est tout Desjardins qui appuie les entreprises.

[desjardins.com](http://desjardins.com)



Conjuguer avoirs et êtres

\* Employé de Desjardins Sécurité financière, cabinet de services financiers  
MD Marque de commerce propriété de Desjardins Sécurité financière

Vie, santé, retraite

# ★ LE TRAIN DU ★ PRÉSIDENT

BARACK OBAMA A PROMIS DE RELANCER LES TRAINS  
À GRANDE VITESSE AUX ÉTATS-UNIS. TOUT LE MONDE À BORD ?

TEXTE MARIE TISON

«**NE**»

faites pas de petits plans, disait le grand architecte et urbaniste de Chicago Daniel Burnham.

Ils n'ont pas cette magie qui fait vibrer le cœur des hommes et ils ne se réaliseront probablement jamais.» C'est l'équivalent, en plus élégant, du *Think big* d'Elvis Gratton.

C'est aussi le mot d'ordre d'un autre fils adoptif de Chicago, le président américain Barack Obama, au sujet du développement du transport ferroviaire aux États-Unis. Il voit grand. Comme dans «grande vitesse».

«Nous avons besoin d'un système de transport qui réponde aux besoins du XXI<sup>e</sup> siècle, un système qui diminue le temps de déplacement et augmente la mobilité, un système qui réduise la congestion et stimule la productivité, un système qui abaisse les émissions polluantes et crée des emplois», a déclaré le président Obama en avril dernier, en présentant sa vision d'un réseau de trains à grande vitesse aux États-Unis.

«Ce n'est pas une vision fantaisiste de l'avenir, c'est quelque chose qui existe depuis des décennies, a-t-il ajouté. Le problème, c'est que ça existe ailleurs, pas ici. Mais rien ne nous empêche de le faire. C'est l'Amérique, ici.»

Les trains à grande vitesse se sont donc infiltrés dans le plan de stimulation économique de l'administration Obama. L'American Recovery and Reinvestment Act, adopté en février dernier, comprend 8 milliards de dollars US pour des projets de trains à grande vitesse. Le président a également annoncé un investissement annuel de 1 milliard US au cours des cinq prochaines années pour implanter la grande vitesse aux États-Unis.

«Le président met tout son prestige derrière cette vision, se réjouit Art Guzzetti, vice-président de l'American Public Transportation Association

(APTA). Cela fera partie de l'héritage qu'il laissera à la nation.»

Les manufacturiers de matériel roulant, comme Bombardier Transport et Alstom, s'enthousiasment. «J'ai vu un virage à 180 degrés de l'attitude du gouvernement américain envers le transport passager sur rail, lance le président d'Alstom Amérique du Nord, le Québécois Pierre Gauthier. Je crois que si, dans les prochaines années, ce mode de transport ne s'implante pas aux États-Unis, il ne s'implantera jamais, parce que la volonté est indéniablement forte aujourd'hui.»

Peter Gertler, spécialiste des infrastructures ferroviaires à la firme d'ingénierie américaine HNTB, rappelle que l'attitude de Washington envers les trains à grande vitesse a commencé à évoluer à la toute fin du mandat de George W. Bush. En octobre, l'administration Bush a fait adopter le Passenger Rail Investment and Improvement Act, qui prévoyait un investissement de 1,5 milliard US dans des projets de trains à grande vitesse situés dans un des 10 couloirs préalablement choisis par le gouvernement fédéral.

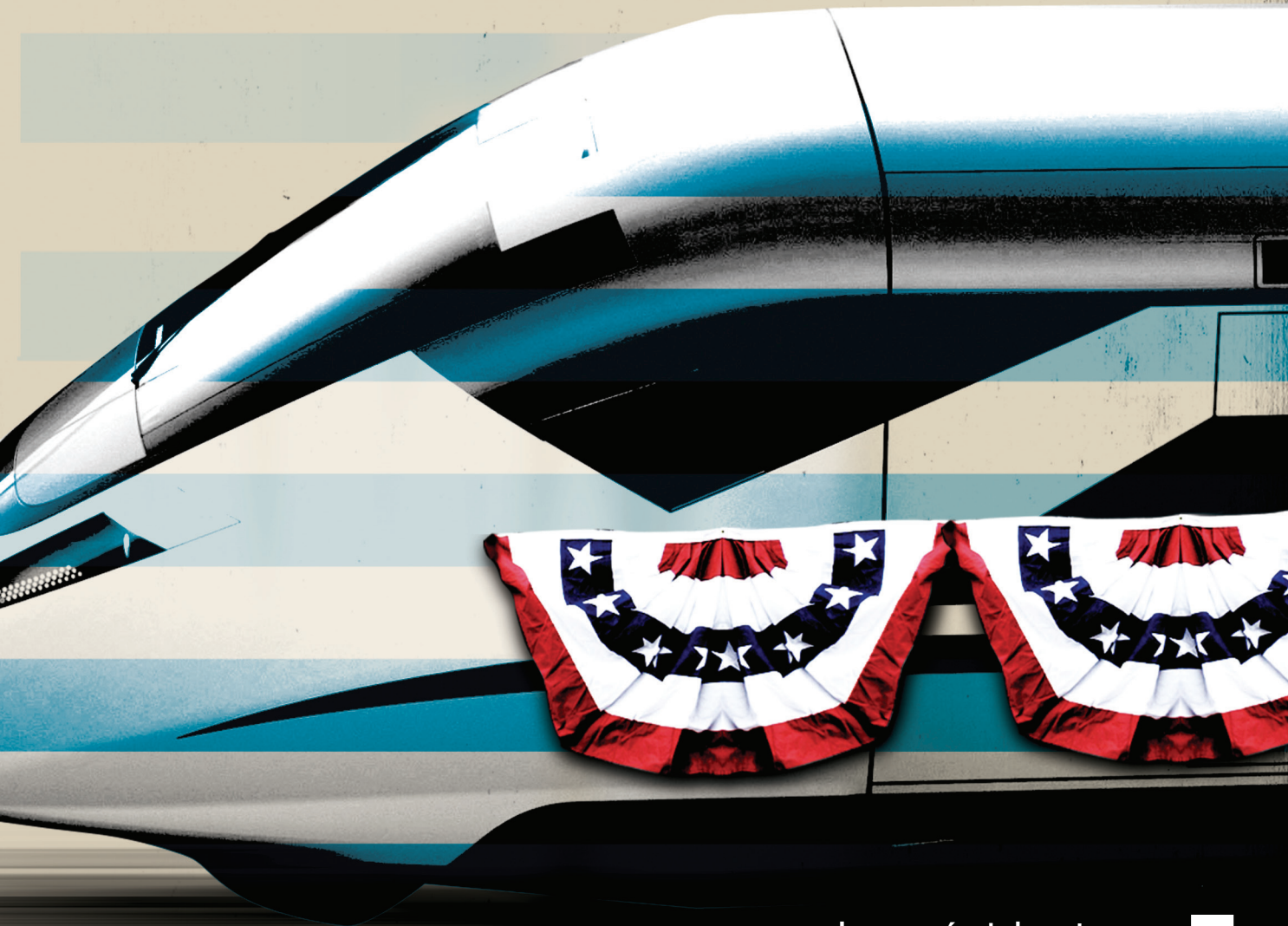
«On voyait déjà du mouvement, mais avec le Recovery Act, on parle de sommes beaucoup plus significatives», souligne M. Gertler.

Les États n'ont pas perdu de temps et ont commencé à jouer du coude pour essayer de mettre la main sur les précieux milliards. Si certains ont commencé à dépoussiérer de vieux projets de trains à grande vitesse remisés depuis un certain temps, comme la Floride, d'autres se présentent avec des projets déjà ficelés, comme la Californie.

«Nous avons l'intention d'aller de l'avant, même sans ce nouveau programme fédéral, indique le président du conseil d'administration de la California High Speed Rail Authority, le juge Quentin Kopp. Mais avec ce programme, la question du financement sera moins problématique.»

En novembre dernier, les électeurs de la Californie ont donné le feu vert au projet en adoptant ☐





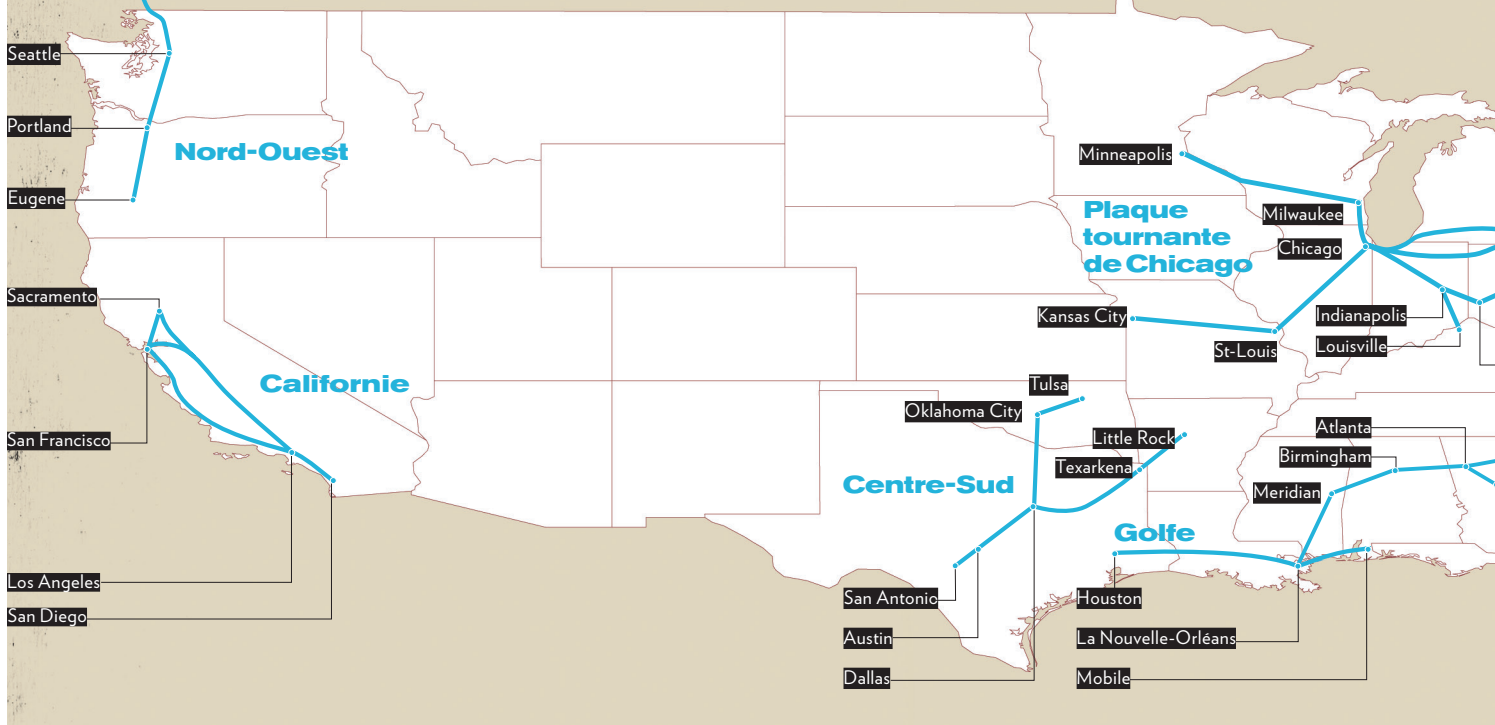
«Le président  
met tout son  
prestige derrière  
cette vision.»

ART GUZZETTI, vice-président de l'American  
Public Transportation Association (APTA)



Vancouver, CANADA

# COULOIRS DÉSIGNÉS POUR LES TRAINS À GRANDE VITESSE



SOURCE FEDERAL RAILROAD ADMINISTRATION

une résolution prévoyant l'émission d'obligations d'une valeur de 9,95 milliards US pour financer une partie du projet de 45 milliards US.

La California High Speed Rail Authority entend demander 3 milliards US au gouvernement fédéral en vertu du Recovery Act.

Le train californien devrait relier Sacramento, San Francisco, Los Angeles et San Diego. Un premier tronçon devrait entrer en service en 2013, alors que l'ensemble du réseau devrait être fonctionnel d'ici 2025.

« Notre projet est beaucoup plus avancé que les autres, lance M. Kopp en entrevue téléphonique à La Presse Affaires, entre deux causes au palais de justice de San Francisco. Le projet de la Floride avait été stoppé par Jeb Bush, celui du Texas est peu avancé et au Midwest, on ne fait que discuter. Il serait logique que nous recevions plus d'argent parce que nous sommes en position d'émettre des obligations. »

Bombardier Transport, Alstom et les autres manufacturiers de matériel roulant s'intéressent vivement au projet californien, mais Bombardier a une grande côte à remonter: le juge Kopp explique que la société française Alstom, la société espagnole CAF et les manufacturiers du shinkansen japonais ont fourni des services gratuits en ce qui concerne la révision des

études d'ingénierie. Il préfère donc favoriser l'une de ces entreprises.

« Nous avons aidé la California High Speed Rail Authority autant que nous le pouvions avec des données et de l'information, a confirmé le président d'Alstom Transport pour l'Amérique du Nord, Roelof van Ark. Le couloir Los Angeles-San Francisco est idéal pour la grande vitesse en ce qui concerne la distance, la population et la circulation. »

Bombardier aura peut-être plus de chance avec la Floride, qui demandera 1,5 milliard US à l'administration Obama pour remettre sur les rails son projet de train à grande vitesse entre Tampa et Orlando, le JetTrain.

En 2000, les citoyens de la Floride avaient modifié la Constitution de l'État afin de rendre obligatoire la mise en

place d'un tel réseau ferroviaire. En octobre 2003, la Florida High Speed Train Authority avait choisi Bombardier et son partenaire, Fluor Corporation, en tant que soumissionnaires privilégiés. Bombardier devait construire les voitures du JetTrain à La Pocatière et les assembler à Plattsburgh, dans l'État de New York. Le moteur du JetTrain devait être fabriqué par Pratt & Whitney Canada, à Longueuil.

Toutefois, l'administration de Jeb Bush a réussi à faire rejeter la modification constitutionnelle en novembre 2004, ce qui a envoyé le projet sur la voie de garage.

Le président du conseil d'administration de la Florida High Speed Rail Authority, Lee Chira, repart à l'attaque et soutient que c'est son projet qui est le plus avancé aux États-Unis.

## UNE VISION ET UN MOMENT HISTORIQUE

« Le président Abraham Lincoln s'était engagé à relier l'est et l'ouest de la nation alors même qu'il essayait de garder ensemble le Nord et le Sud. Il était au beau milieu de la guerre de Sécession. Alors que les combats faisaient rage d'un côté du continent, des dizaines de milliers d'Américains de tous les horizons se réunissaient de l'autre côté. (...) Finalement, les deux tronçons se rencontrèrent. Et avec un dernier coup de marteau, asséné après des années de dur labeur et des décennies de rêves, la voie s'est ouverte pour une économie à la grandeur du pays. »



↑ Abraham Lincoln

Le président Barack Obama a évoqué le souvenir d'Abraham Lincoln en avril dernier, lorsqu'il a présenté sa vision d'un réseau de trains à grande vitesse aux États-Unis.

# 1896

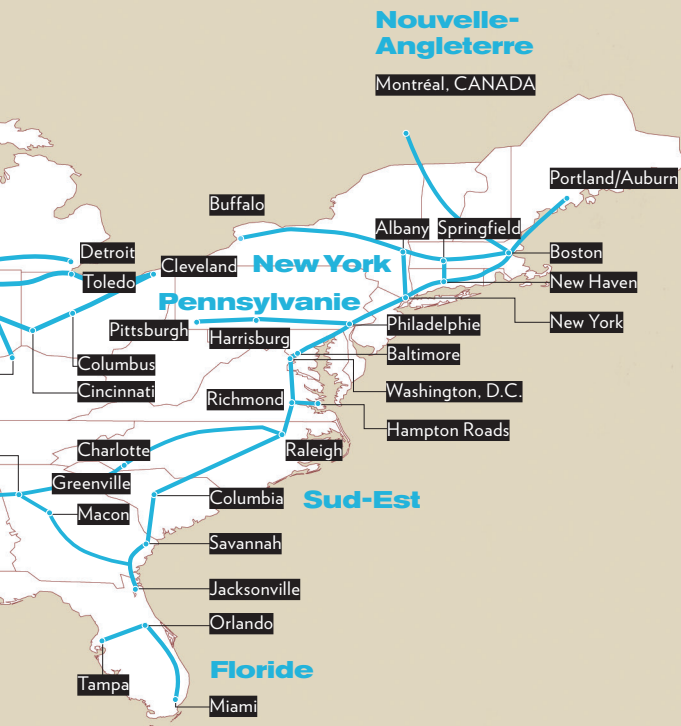


Cette pièce de monnaie commémore la jonction des tronçons du Central Pacific et de l'Union Pacific à l'Utah, en 1896, reliant ainsi l'est et l'ouest du pays.

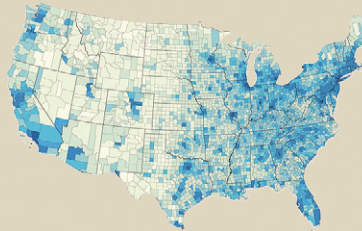
# 2009

« Nous avons besoin d'un système de transport qui réponde aux besoins du XXI<sup>e</sup> siècle, un système qui diminue le temps de déplacement et augmente la mobilité. »

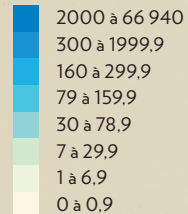
Barack Obama, président des États-Unis



POPULATION AUX ÉTATS-UNIS (2000)



Nombre d'habitant par mille<sup>2</sup>



« Nous avons dépensé 30 millions US là-dessus, nos études d'impacts environnementaux ont déjà été approuvées par le gouvernement fédéral, nous avons déjà négocié avec des constructeurs, dont Bombardier », affirme M. Chira.

Il reconnaît toutefois que, compte tenu du temps écoulé, il faudra recommencer le processus d'appel d'offres.

« Mais ces constructeurs semblent être de bonnes entreprises, je ne m'attends pas à de gros changements sur ce plan. »

La vice-présidente au développement des affaires et aux ventes de Bombardier Transport, Ann Macdonald, ne veut pas dire si l'entreprise a repris les discussions avec la Florida High Speed Rail Authority.

« Il y a là un potentiel particulièrement intéressant, mais nous regardons l'ensemble des couloirs », indique-t-elle.

Les Texans ont justement un couloir en forme de T à proposer, le bien nommé T-Bone, qui devrait relier Dallas, San Antonio et Houston.

David Dean, un ancien secrétaire d'État du Texas qui joue un rôle-clé au sein de la Texas High Speed Rail and Transportation Corporation, n'en finit pas d'énumérer les avantages concurrentiels du projet.

« Les coûts de construction sont très bas notamment parce que le terrain est plat: il n'y a pas de canyons ou de montagnes dont

il faut tenir compte, explique-t-il. Il n'y a pas non plus de tremblements de terre, ou de grands écarts de température. »

Il rappelle que le Texas est au 2<sup>e</sup> rang des États les plus peuplés des États-Unis.

« Le Texas T-Bone va desservir 16 millions de personnes, sur une population de 24 millions, souligne-t-il. Il va également desservir deux aéroports particulièrement importants, Dallas—Fort Worth et Houston. »

Selon la technologie choisie, le projet devrait coûter entre 10 et 20 milliards US. La question du financement est loin d'être résolue: M. Dean profite de l'entrevue de La Presse Affaires pour inviter les entreprises canadiennes à investir dans le projet et à « tirer avantage de la construction du Texas T-Bone ».

Pour sa part, le Midwest a des atouts que pourraient lui envier les autres régions: un allié bien installé à la Maison-Blanche. Dans son discours d'avril, le président Obama a noté que le projet de réseau qui pourrait relier Chicago aux grandes villes du centre industriel du pays est « cher à (son) cœur ».

Le fait que le secrétaire des Transports Ray Lahood soit originaire de l'Illinois ne peut certainement pas nuire, reconnaît le porte-parole du département des Transports de la Ville de Chicago, Brian Steele. Tout comme le fait que Chicago tente d'obtenir les Jeux olympiques d'été de 2016.

M. Steele croit toutefois que les principaux avantages du Midwest résident ailleurs. « Chicago et le Midwest travaillent sur le projet depuis des années, soutient-il. De plus, Chicago est la principale plaque tournante du transport ferroviaire de marchandises des États-Unis depuis 150 ans, et est une des principales plaques tournantes du transport ferroviaire de passagers. Nous avons une importante infrastructure ferroviaire en place, qui peut être adaptée pour la grande vitesse. »

Le département des Transports des États-Unis devrait commencer à attribuer des fonds avant la fin de l'été.

« L'argent sera distribué au mérite, a promis le président Obama. Il ne sera pas lié à des prérogatives politiques, il ne s'agira pas de faveurs. »

Le vice-président de la National Association of Railroad Passengers, David Johnson, espère que ces fonds seront distribués dans plusieurs régions, et non pas dans une seule, une position partagée par l'American Public Transportation Association.

« Pour qu'un programme survive, il faut qu'il fasse consensus sur la scène nationale, affirme M. Guzzetti, de l'APTA. Il ne peut pas viser uniquement deux États. Mais il faut également établir des priorités: on ne peut pas accepter tous les projets et se retrouver avec seulement 100 mètres de voie pour chacun d'entre eux. »

# LA GRANDE VITESSE AU PETIT TROT

TEXTE MARIE TISON



u Canada, les projets de trains à grande vitesse avancent à pas de tortue. Les gouvernements du Québec, de l'Ontario et du Canada ont commandé l'énième étude sur un train à grande vitesse Québec-Windsor. De son côté, le gouvernement albertain n'a strictement rien prévu pour le projet de train à grande vitesse entre Edmonton et Calgary dans son plan triennal.

«J'aurais aimé que, comme du côté des États-Unis, il y ait au moins quelque chose au Canada, mais ça ne semble pas une priorité», laisse tomber le président d'Alstom Amérique du Nord, Pierre Gauthier.

**«Le Canada est un immense pays, les villes sont relativement éloignées les unes des autres et leur densité n'est pas très élevée. Il est difficile de justifier une liaison à grande vitesse entre elles.»**

Le porte-parole de Transport 2000 Québec, Normand Parisien, déplore le manque de ferveur populaire à l'égard des projets de trains à grande vitesse au Canada. «Chez nous, c'est au point mort, soutient-il. Personne ne veut prendre le flambeau.»

Il indique que même au sein des organisations qui militent en faveur des transports en commun, comme Transport 2000, il n'y a pas unanimité en faveur d'un train à grande vitesse entre Québec et Windsor. «La crainte, c'est que la création d'un tel couloir vienne réduire les ressources disponibles pour les transports en commun urbains», explique-t-il.

Au bureau du premier ministre québécois Jean Charest, on soutient que le projet Québec-Windsor est «actif». «Il y a une volonté d'avancer, soutient le secrétaire de presse du premier ministre, Hugo d'Amours. C'est la première fois depuis longtemps qu'il y a une volonté politique très ferme de la part du Québec et de l'Ontario. Et le fédéral s'est greffé.» Il ajoute que le projet ne part pas de zéro.

«Plusieurs études ont été faites, mais à une autre époque, à un moment où les prix de l'essence étaient différents, où les enjeux environnementaux étaient différents», explique-t-il. D'où l'importance de réactualiser ces études.

Cette révision devrait être terminée au début de 2010 au coût de 3 millions de dollars, une somme partagée à parts égales par Québec, Toronto et Ottawa. «C'est de l'argent jeté par les fenêtres, tonne M. Parisien. Ça ne fait pas grand-chose d'autre que

de calculer les prix de l'essence actuels par rapport aux prix de l'essence dans les années 80 et 90.»

Il souligne que VIA Rail a elle-même colligé les différentes études existantes pour conclure qu'un train à grande vitesse serait viable dans le triangle Montréal-Toronto-Ottawa. «Pour la section Montréal-Québec, c'est plus difficile», déclare-t-il.

Bombardier Transport se réjouit quand même de voir qu'on cherche à rafraîchir les données des études réalisées par le passé.

«C'est très encourageant de voir qu'on remet de l'énergie là-dedans», affirme Ann Macdonald, vice-présidente au développement des affaires et aux ventes de Bombardier Transport.

Du côté du bureau du premier ministre canadien Stephen Harper, on insiste sur l'importance d'une nouvelle étude de faisabilité.

«Sans de telles études, on risque de se retrouver avec des projets qui ne sont pas rentables, qui ne sont pas nécessaires, déclare le secrétaire de presse de M. Harper, Dimitri Soudas. Il faut s'assurer que si on s'engage, le projet aura une raison d'être à long terme.»

Il ajoute qu'à l'heure actuelle, dans le cadre de son plan de stimulation, le gouvernement fédéral s'intéresse davantage aux projets qui ont un impact immédiat sur l'économie. La grande vitesse n'est donc pas une priorité.

«Il faut que les sommes investies ne soient pas uniquement sur papier», soutient M. Soudas.

Le gouvernement albertain n'est pas non plus tellement pressé de mettre en œuvre le projet de train à grande vitesse entre Edmonton et Calgary.

«Le projet est toujours là, il crée toujours de l'intérêt lorsqu'il en est question, mais nous n'avons pas reçu de nouvelles directives du Conseil des ministres, indique le porte-parole du ministère des Transports de l'Alberta, Martin Dupuis. Ce n'est pas dans le plan triennal, ce n'est pas dans le plus récent budget, qui était le premier budget déficitaire en 14 ans.»

Un train à grande vitesse entre Edmonton et Calgary coûterait plusieurs milliards de dollars. Il s'agit de savoir si l'Alberta, avec seulement 3,5 millions d'habitants, peut assumer un tel investissement. «Le couloir Québec-Windsor est plus populaire, et pourtant, on hésite», souligne M. Dupuis.

Le président d'Alstom Transport Amérique du Nord, Roelof van Ark, considère que, contrairement à certains grands couloirs américains, comme Los Angeles-San Francisco, les couloirs canadiens ne constituent pas des candidats idéaux pour la grande vitesse.

«Il faut un trafic élevé, explique-t-il. Or, le Canada est un immense pays, les villes sont relativement éloignées les unes des autres et leur densité n'est pas très élevée. Il est difficile de justifier une liaison à grande vitesse entre elles.»

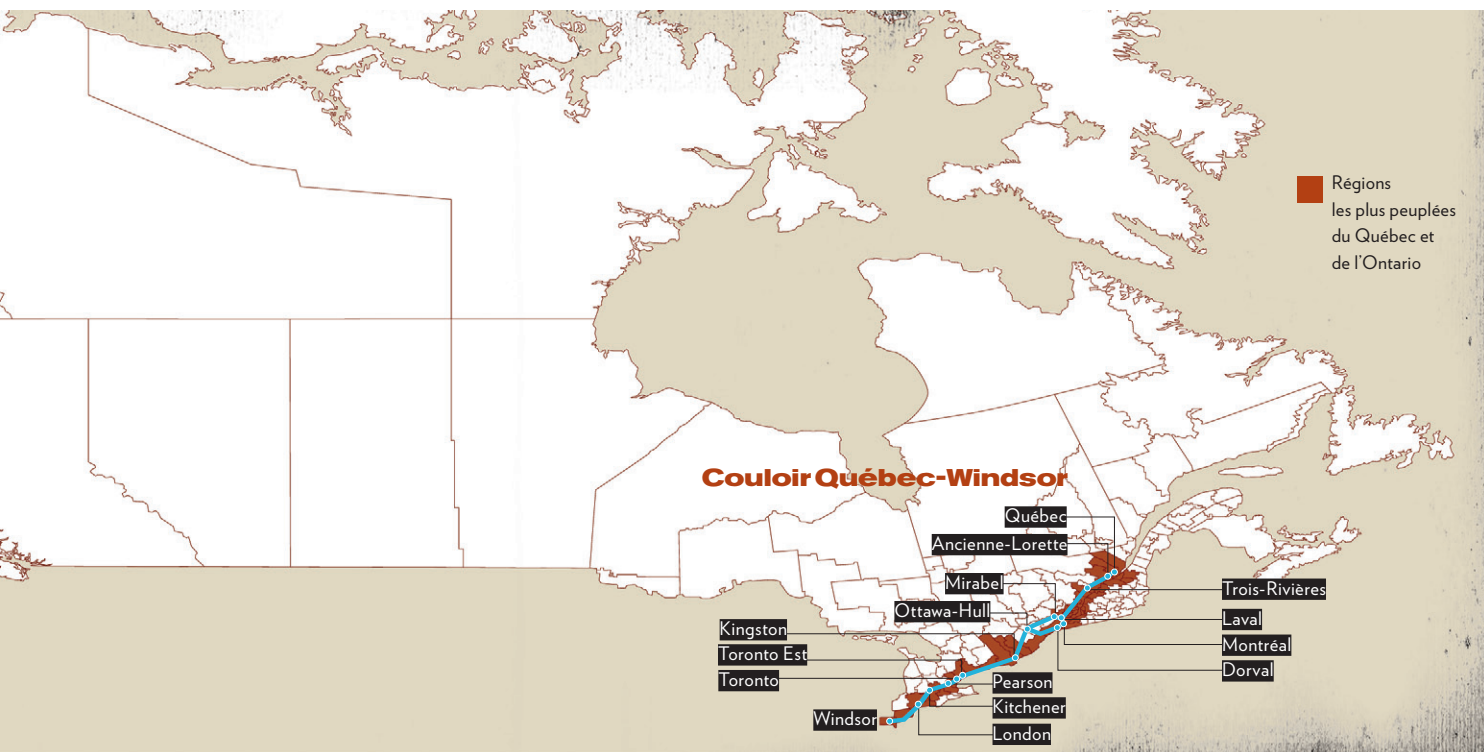


↑ Locomotive du Canadien National. PHOTO ALAIN ROBERGE, LA PRESSE

## POPULATION AU CANADA (JUILLET 2008)

Terre-Neuve-et-Labrador	<b>507 895</b>
Île-du-Prince-Édouard	<b>139 818</b>
Nouvelle-Écosse	<b>938 310</b>
Nouveau-Brunswick	<b>747 302</b>
Québec	<b>7 750 504</b>
Ontario	<b>12 928 996</b>
Manitoba	<b>1 207 959</b>
Saskatchewan	<b>1 015 985</b>
Alberta	<b>3 585 142</b>
Colombie-Britannique	<b>4 381 603</b>
Yukon	<b>33 144</b>
Territoires du Nord-Ouest	<b>43 283</b>
Nunavut	<b>31 448</b>

SOURCE STATISTIQUE CANADA



SOURCE MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

## UN TRAIN FANTÔME ENTRE BOSTON ET MONTRÉAL

TEXTE MARIE TISON



Il y a quelques années, Washington a identifié 10 couloirs qui se prêteraient bien à l'instauration d'un service de train à grande vitesse. L'administration Obama a repris cette liste et a fait savoir qu'elle ne considérera que les projets qui y figurent pour une aide financière.

Surprise, un couloir reliant Boston à Montréal y apparaît.

Les Montréalais devraient cependant contenir leur enthousiasme. Il s'agit d'un projet qui a bien peu de chances de se matérialiser dans un avenir prévisible. Un train fantôme, en quelque sorte.

John Zicconi, le porte-parole de l'Agence des transports du Vermont, raconte que le Vermont, le New Hampshire et le Massachusetts avaient commandé une étude sur la faisabilité d'une telle liaison au début des années 2000. Une première partie, terminée en 2003, était plutôt favorable, ce qui avait justifié la présence du couloir sur la liste de l'administration américaine. Mais en 2004, le New Hampshire s'est retiré.

«Le projet s'est écroulé», déplore M. Zicconi.

Bill Boynton, le porte-parole du département des Transports du New Hampshire, affirme que l'État dispose de très peu de fonds pour le transport ferroviaire de passagers.

«Nous n'avons pas de taxe de vente, pas d'impôts sur le revenu», explique-t-il.

L'État peut compter sur un Fonds des autoroutes, constitué à partir de la taxe sur l'essence et des divers frais imposés aux automobilistes. Le New Hampshire a essayé de puiser dans ce fonds pour rénover une gare à Nashua, pour finalement se faire taper sur les doigts par la Cour suprême: ces fonds doivent être utilisés pour les routes et les ponts, et pour rien d'autre. Et surtout pas pour un train à grande vitesse.

Il y a quatre mois, le Vermont et le Massachusetts ont décidé de relancer l'idée d'une liaison à grande vitesse entre Boston et

Montréal, mais qui éviterait le New Hampshire en passant du côté du Vermont. Ce qui constituerait un sérieux détour.

«Nous avons obtenu un demi-million de dollars pour mener une étude, déclare M. Zicconi. Mais nous ne savons même pas si ce projet est faisable.»

Un train à grande vitesse entre New York et Montréal ne semble pas non plus sur le point de se matérialiser. C'est que cette liaison ne figure pas sur la fameuse liste de l'administration américaine.

Le porte-parole du département des Transports de l'État de New York, Skip Carrier, indique que l'État préfère se concentrer sur le couloir qui relie New York à Buffalo et à Niagara Falls, qui figure sur la liste. Et qui peut donc se qualifier pour l'aide financière du gouvernement fédéral. ☐



☐ Pour joindre notre journaliste [mtison@lapresse.ca](mailto:mtison@lapresse.ca)

# VOYAGEZ MIEUX AVEC AIR TRANSAT



## Club

### DÉCOUVREZ LA CLASSE CLUB

Un monde de privilèges à votre portée

- Présélection de siège sans frais
- Enregistrement, service de bagages et embarquement prioritaires
- Bagages à main par passager : 15 kg (33 lb)
- Cabine Club spacieuse avec agents de bord assignés
- Sièges en cuir larges et confortables
- Plus d'espace pour les jambes
- Choix de repas et de vins
- Porto ou vin de vendange tardive en fin de repas (vols vers l'Europe seulement)
- Collations et service de bar offerts gracieusement
- Écouteurs gratuits
- Trousse de voyage pratique
- Journaux canadiens

## Option Plus

### FAITES L'EXPÉRIENCE D'OPTIONPLUS

La classe Économique n'a jamais été aussi invitante

- Présélection de siège aller-retour (sièges réguliers)
- Enregistrement, service de bagages et embarquement prioritaires
- Franchise de bagages supplémentaire de 10 kg par segment de vol\*
- Bouteille de champagne de 200 ml durant le vol
- Vin ou bière avec le repas et boissons alcoolisées durant le service de bar
- Trousse de voyage offerte pour les vols à destination de l'Europe

\*Certaines restrictions s'appliquent.

Ces services sont disponibles pour l'ensemble des vols d'Air Transat vers les principales destinations européennes

Pour le détail des vols et services disponibles, visitez

[airtransat.ca](http://airtransat.ca)

 **air transat**  
air vacances

# UNE CLASSE À PART...

Les entreprises sont de plus en plus réticentes à assumer les coûts des classes Affaires (devenues plus confortables et luxueuses que les Premières classes des années 80) pour leurs cadres en déplacement. En guise de compromis, les grandes compagnies aériennes lancent des classes économiques « améliorées », avec plus d'espace pour les jambes, des sièges plus larges (de un à deux pouces et demi). Elles sont aujourd'hui une trentaine (sur 230 transporteurs membres de l'IATA) à offrir ce nouveau produit. Nous en avons comparé huit.

TEXTE ANDRÉ DÉSIRONT, COLLABORATION SPÉCIALE

## LES CLASSES ÉCONOMIQUES PREMIUM: ÉLÉMENTS COMPARATIFS

Transporteur	Classe	Empattement*	Exemples de tarifs**	
 AIR FRANCE			NEW YORK/PARIS	Air France lancera sa nouvelle classe Premium Voyageur l'automne prochain sur les routes reliant Paris à New York, Tokyo et Osaka. La date de mise en service dans le couloir Paris/Montréal – deuxième route internationale d'Air France en importance, après le couloir Paris/New York – n'a pas encore été déterminée.
	Voyageur	31"	1017 \$	
	Premium	38"	2768 \$	
 AIR TRANSAT			MONTRÉAL/PARIS	On assimile souvent, à tort, la classe Club d'Air Transat à une classe Affaires. C'est une excellente classe économique premium, avec enregistrement prioritaire et repas améliorés. Pour les gens d'affaires, c'est une solution de rechange valable aux grands transporteurs sur la route Montréal/Paris, desservie tous les jours.
	Économique	32"	588 \$	
	Club	37"	1248 \$	
 BRITISH AIRWAYS			MONTRÉAL/LONDRES	British Airways a été le premier transport « régulier » à lancer une classe économique premium. Même si certains transporteurs (China Southern ou Qantas), qui ont lancé la leur plus tard, offrent un meilleur produit, elle reste une référence dans l'industrie. Et elle est beaucoup moins chère que la classe Affaires.
	Économique	31"	907 \$	
	Premium Plus	38"	1601 \$	
 CHINA SOUTHERN			L.A./GUANGZHOU	Le plus grand transporteur chinois n'est pas particulièrement renommé pour la qualité de ses services, mais sa classe économique premium est, quant au confort, une des meilleures de l'industrie.
	Économique	33"	1017 \$ US	
	Premium Économique	40"	2768 \$ US	
 ICELANDAIR			HALIFAX/REYKJAVIK	Malgré son nom, de l'avis des spécialistes, la classe Economy Comfort d'Icelandair est la moins confortable de toutes les classes économiques améliorées sur le marché. Et ce, pour un supplément trop élevé!
	Économique	32"	683 \$	
	Économique Confort	33"	2248 \$	
 JAPAN AIRLINES			NEW YORK/TOKYO	Les tarifs indiqués sont des tarifs spéciaux avec restrictions. La classe Affaires sans restrictions coûte 12 309 \$ et la Premium économique, 5457 \$. Cette dernière est donc intéressante, lorsqu'elle est offerte à prix promotionnel. Ce qui arrive régulièrement.
	Économique	31"	1152 \$ US	
	Premium Économique	38"	1952 \$ US	
 QANTAS			LOS ANGELES/SYDNEY	Enregistrement prioritaire, des sièges et un empattement dignes d'une ancienne classe Affaires, des repas améliorés... pour un coût beaucoup moindre, la Premium Economy de Qantas est une solution de rechange valable à la classe Affaires.
	Économique	31"	1030 \$	
	Premium Économique	42"	4584 \$	
 SAS			NEW YORK/COPENHAGUE	Comme pour Japan Airlines, il s'agit, ici, de tarifs avec restrictions. La classe Affaires sans restrictions coûte 8896 \$ et la Premium économique, 3299 \$. Un produit moyen!
	Économique	32"	788 \$ US	
	Extra Économique	38"	1602 \$ US	
	Affaires	61"	2605 \$ US	

\* L'empattement – le pitch en jargon de l'aviation – est l'espace aménagé entre les assises de chaque rangée de sièges.

Nous l'indiquons en pouces, parce que c'est l'usage dans le domaine du transport aérien. Pour les mesures métriques, il suffit de multiplier le nombre de pouces par 2,5.

\*\* En dollars canadiens, sauf indications contraires. Ces exemples sont choisis pour des départs et des retours en octobre 2009, pour permettre la comparaison avec les tarifs d'Air France qui lancera sa nouvelle classe économique Premium Voyageur l'automne prochain.



DANIEL GAUTHIER

# LE MAGIC DU

TEXTE VINCENT BROUSSEAU-POULIOT  
PHOTOS IVANOË DEMERS

Enfant, Daniel Gauthier ne faisait pas souvent l'école buissonnière. Seulement le lendemain d'une grosse tempête de neige. «Chez nous, on allait à l'école même si on faisait 104 degrés de fièvre, mais on pouvait rater l'école le lendemain d'une tempête car mon père était un skieur», raconte-t-il. Mordu de ski depuis sa tendre enfance, Daniel Gauthier a sauvé sa montagne préférée de la faillite en 2002. Multimillionnaire depuis la vente de ses actions du Cirque du Soleil à Guy Laliberté en 2001, le cofondateur du Cirque veut maintenant faire du Massif une destination touristique unique au monde (il y aura même une piste de luge!). Après quatre ans de tergiversations avec gouvernements et syndicats, son projet de 230 millions vient de démarrer en douce le mois dernier.

« À 60 ANS, J'AIMERAIS POUVOIR PENSER À ACCROCHER MES PATINS ET REGARDER FAIRE LES AUTRES. »

CIEN

# MASSIF

**Q** Est-ce plus difficile de réaliser un projet d'une ampleur comme celui de Territoire Le Massif au Québec?

**R** Des fois, au Québec, ça taponne. C'est long. Il a fallu deux ans avant de réunir toutes les conditions au projet du Massif et deux autres années afin que les protocoles et les subventions soient rattachés. (...) On a encore un problème avec l'argent au Québec. C'est comme si les gens ont peur de se faire avoir, même si les investisseurs ont seulement de la bonne volonté. (...) Je veux contribuer à l'essor du Québec, mais bordel, je pense que ce serait plus facile ailleurs. Je ne suis pas en train de faire un plaidoyer contre le Québec. Je dis seulement que j'ai dû être patient et persévérant en tabarnouche!

**Q** Pourquoi avoir persévéré?

**R** C'est mon dernier gros projet. J'ai coupé ma vie professionnelle en deux. Quand je suis parti après 17 ans au Cirque, je me suis dit que j'avais 17 ans pour mener un autre projet. À 60 ans, j'aimerais pouvoir accrocher mes patins et regarder faire les autres.

**Q** La ville de Québec accueillera-t-elle un jour les Jeux olympiques d'hiver?

**R** Je parierais 100\$ que les Jeux d'hiver de 2018 auront lieu en Asie, probablement en Corée du Sud. (...) Si le Canada est capable d'accueillir de nouveau les Jeux d'hiver, il y a

95% de chances que ce sera à Québec. La visibilité serait intéressante, mais on peut se poser des questions sur le coût associé aux Jeux. À Vancouver, ils dépassent les budgets partout. J'espère qu'il y a du monde là-bas qui calcule!

**Q** La montagne du Massif est-elle assez haute pour accueillir les compétitions olympiques de ski alpin?

**R** Il faudrait quasiment y aller par dérogation. La norme internationale est de 800 mètres de dénivelé et nous avons 700 mètres. Bien des gens disent: « On va monter la montagne. » Je m'excuse, mais ça ne marche pas comme ça! On ne m'a jamais présenté de solution technique viable. Rajouter 100 mètres, ça n'a pas de sens.

**Q** On dit que vous êtes très axé sur la famille. Qu'est-ce que l'arrivée de vos deux filles a changé dans votre vie?

**R** Je n'avais plus seulement que le Cirque du Soleil comme bébé! J'ai mis mes années de jeunesse à mettre en valeur le beau projet du Cirque avec Guy (Laliberté) et avec d'autres. J'ai mis tellement d'énergie à faire grandir le Cirque que je voulais en mettre autant à faire grandir mes propres enfants. (...) La famille, c'est aussi le meilleur exemple de pérennité pour un homme d'affaires. Tu as des descendants qui auront des descendants, et ainsi de suite. Les enfants font en sorte que tu ne deviennes pas workaholic, même en menant des projets qui te passionnent. ☒



↑ LE PROJET D'HÔTEL 4 ÉTOILES DU GROUPE LE MASSIF À BAIE-SAINT-PAUL, QUI COMPRENDRA 150 CHAMBRES.



#### MONGOLIE



#### SES VOYAGES

### LA MONGOLIE

La Mongolie fait partie du quotidien de Daniel Gauthier, qui y a adopté deux filles, Tara et Flore. « C'est une des conséquences du Cirque du Soleil, dit-il. Nous avons créé des liens avec la Mongolie à cause des artistes mongols qu'on engageait pour les spectacles. » Il a visité ce pays d'Asie à quatre reprises – deux fois pour les affaires, deux fois pour la famille. Sa

dernière visite remonte à l'année 2000, lorsque la famille Gauthier est allée chercher Flore à l'orphelinat avant de prendre des vacances en Mongolie profonde. Une région impressionnante, notamment en raison de son bagage historique. « Il y avait un cimetière qui devait dater de l'an 1300, se rappelle Daniel Gauthier. Ce n'est pas le même monde que le nôtre. Les Mongols, les Chinois, ce sont des peuples qui sont là depuis toujours. Nous, on a juste 400 ans! »

#### SES LOISIRS

### COMBO PÊCHE-HÉLICO

Il y a cinq ans, Daniel Gauthier s'est découvert une passion pour l'hélicoptère dans des circonstances qui auraient pu être dramatiques. Le jeune retraité du Cirque du Soleil partageait alors son temps entre Montréal et Charlevoix. « Une fois, je me suis fait peur sur la route, dit-il. Un ami m'a fait essayer son hélico. J'ai tout de suite vu le côté pratique, d'autant plus que j'ai toujours aimé être dans les airs. » Son hélico lui permet aussi d'assouvir une autre de ses passions : taquiner le poisson. L'été dernier, il s'est payé un voyage de pêche aux commandes de son hélico dans le Grand Nord québécois. Au pied du mont Iberville, le plus haut sommet de la province, Daniel Gauthier a déniché sa plus grosse prise à vie : un omble arctique de 18 livres.



## PORTRAIT

Daniel Gauthier est président et chef de la direction du Groupe Le Massif, propriétaire de GDG Placements privés, cofondateur du Cirque du Soleil et actionnaire à 50 % du Cirque entre 1984 et 2000.

Âge: 50 ans

Lieu de naissance: Montréal (élevé à Saint-Basile-le-Grand)

Famille: sa conjointe Hélène Dufresne 50 ans, ses filles Tara Gauthier 12 ans et Flore Gauthier 9 ans.

Résidences: résidence principale dans le quartier Montcalm, à Québec et résidence secondaire à Baie-Saint-Paul, dans Charlevoix.

Premier emploi: plongeur au club de golf de Saint-Basile-le-Grand.

Formation scolaire: DEC en arts plastiques au Cégep de La Pocatière.

Sur ma table de chevet: *Conversational Capital* du publicitaire Bertrand Cesvet et *Getting Things Done* de l'auteur américain David Allen.

Sur mon iPod: Florence K, Stefie Shock, les Pornflakes, Mes Aïeux, Beast



Cave à vin: Guigal La Mouline Côte Rôtie 2004

À boire: Pilsner Urquell

À table: poisson et cuisine méditerranéenne

Sur la route: Audi A42 008

Dans les airs: hélicoptère AC 120

### L'AGRANDISSEMENT DU MASSIF EN BREF

# 230 MILLIONS

#### → ACTIONNAIRES

Daniel Gauthier 65 millions (65%)

Guy Laliberté 10 millions (10%)

Société générale de financement 25 millions (25%)

#### → SUBVENTIONS GOUVERNEMENTALES

65 millions

#### → FINANCEMENT BANCAIRE

65 millions

## ÉCHÉANCIER 2013

# 150

CHAMBRES DANS  
UN HÔTEL 4 ÉTOILES

AUGMENTATION  
DU DOMAINE SKIABLE  
DU MASSIF DE

# 30%

- Train touristique entre Québec, Petite-Rivière-Saint-François, Baie-Saint-Paul et La Malbaie.
- Salle multifonctionnelle pouvant contenir jusqu'à 500 places
- Spa, piste de luge panoramique, gare, marché public et jardins

↓ LE PROJET DE LA GARE À PETITE-RIVIÈRE-SAINT-FRANÇOIS, AU PIED DU MASSIF.





# AUDI S4 PERFORMANCE RESPONSABLE

TEXTE ÉRIC LEFRANÇOIS, COLLABORATION SPÉCIALE

Laugmentation incessante de la cylindrée des moteurs est-elle conciliable avec les enjeux environnementaux? Assurément pas, semble penser Audi, qui profite du renouvellement de sa performante S4 pour mettre un terme à sa participation à cette course effrénée à la puissance. Le pari est risqué, considérant que la S4 évolue dans une catégorie où les performances pures comptent plus que tout, mais la marque aux anneaux entend démontrer qu'il est possible de conserver sensiblement la même puissance et de réduire substantiellement la consommation et les émissions polluantes en suralimentant, à l'aide d'un compresseur, un moteur de plus faible cylindrée.

L'idée a du bon, mais la clientèle soucieuse d'en découdre avec les BMW M3, Mercedes C63 AMG et autres Lexus IS-F, toutes équipées d'un moteur V8, risque de ne pas la trouver aussi géniale. Pourtant, en y regardant de plus près, la cible demeure la même; Ingolstadt, fief de la marque allemande, ne fait que corriger le tir.

Naturellement, les mêmes bas de caisse, pare-chocs enveloppants et châssis surbaissé sur de grandes roues ont été utilisés. Mais le styliste s'est efforcé de faire dans la discrétion, évacuant toute notion d'ailerons hypertrophiés, de roues de Formule 1 et de gigantesques ailerons façon 24 Heures du Mans. À vrai dire, pour un

œil non exercé, une S4 passera inaperçue.

En revanche, sous le capot, à l'abri des convoitises, se cache une technique beaucoup plus affûtée. Les motoristes se sont empressés de multiplier les canassons de ce moteur 3 litres pour en faire des pur-sang. Par l'ajout notamment d'un nouveau compresseur mécanique, ce V6 fournit 323 chevaux (sept de moins que le V8 4,2 litres offert l'an dernier). Sans vraiment rugir pour rester conforme à une pseudo-utilisation familiale, ce moteur semble ne jamais pouvoir s'essouffler.

Sur le sec, la S4 aura du mal à suivre le rythme de ses concurrentes. Mais dès que le coefficient d'adhérence s'affaiblit, la Audi passera devant. Car la transmission intégrale, qui répartit au mieux la puissance entre les quatre roues selon leur adhérence respective, reconforte le conducteur. Bref, cette voiture se joue des traîtrises de la route avec une aisance assez déconcertante qui doit plus à l'exploitation technologique de sa transmission qu'aux commandes électroniques de contrôle de trajectoire dont elle se passe aisément.

En revanche, pour les sensations de pilotage, il faudra aller voir ailleurs. La S4 se charge de tout et offre un soutien de tous les instants. Ainsi, très vite, la confiance s'installe et une question émerge et se fait de plus en plus insistante: est-ce possible d'obtenir encore plus de chevaux, d'aller plus vite encore? ❏

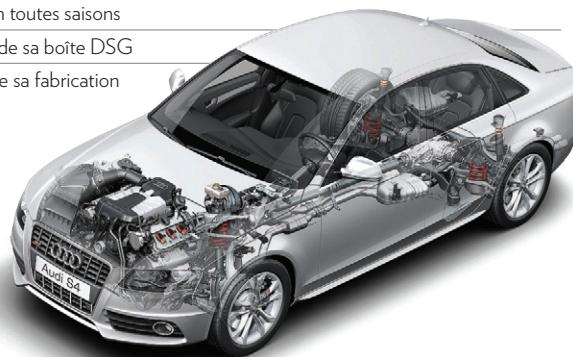
AUDI CHANGE SON FUSIL D'ÉPAULE ET ABANDONNE LE V8 AU PROFIT D'UN V6. LE PARI EST RISQUÉ, SURTOUT DANS UNE CATÉGORIE OÙ LES PERFORMANCES COMPTENT PLUS QUE TOUT.



## + ON AIME



- La piloter en toutes saisons
- L'agrément de sa boîte DSG
- La qualité de sa fabrication



## - ON AIME MOINS



- Le recul sur le plan de l'image et face à la concurrence (V6 et non V8)
- Les options toujours aussi nombreuses et coûteuses
- Le manque de progressivité de l'embrayage (manuelle)

PHOTOS FOURNIES PAR AUDI



↑ Jean Paschini, président et chef de la direction d'ADF.

## GROUPE ADF

# DES ÉTINCELLES MALGRÉ LA RÉCESSION

TEXTE MARTIN VALLIÈRES, PHOTOS MARTIN CHAMBERLAND

Chez ADF, l'acier se soude à une cadence soutenue, en laissant fuser de belles gerbes d'étincelles. Malgré la récession sévère qui frappe le secteur de la construction, ce fabricant de structures d'acier ne manque pas de boulot. Dans la vaste usine de Terrebonne, les ouvriers s'affairent à terminer un important contrat : façonner les 25 000 tonnes d'acier qui entreront dans la fabrication des structures les plus complexes du World Trade Center à New York qu'on veut reconstruire.

«Le niveau de travail à notre usine de Terrebonne est plus élevé qu'il n'a jamais été. Nous avons une réserve d'au moins 14 mois de travail à

ce rythme, même sans nouveau contrat», soutient Jean Paschini, président et chef de la direction d'ADF.

Les résultats annuels de l'entreprise, publiés récemment, témoignent de cette vigueur. Chiffre d'affaires en hausse de 66% en un an à 98,8 millions, bénéfice avant impôt multiplié par deux à 24 millions, dette réduite à 9 millions et liquidités en hausse à 28 millions.

Tout un retour pour cette PME industrielle qui, il y a quatre ans à peine, a frôlé la faillite. Une sombre période qui a forcé ADF à se restructurer en abandonnant notamment deux usines pour concentrer ses activités dans celle agrandie de Terrebonne. ☒

## COUP D'ŒIL

### Activité

Fabrication de structures métalliques complexes

### Siège social

Terrebonne

### Chiffre d'affaires

98 millions

### Bénéfice net

15,5 millions

### Effectif

environ 350 employés

### Carnet de commandes

99 millions

### Actif

114 millions

### Dette

9,8 millions

### Principaux actionnaires

**Famille fondatrice Paschini** (40 % du capital-actions, 87% des votes), **Investissements Natcan** (fonds Banque Nationale, 11%), **fonds BMO** (4%), **fonds Altamira** (4%), **Ronald Black** (Cie américaine Fer & Métaux, 1,4%).

### Fondation

1979 (alors nommé El Drago/Au Dragon Forge)

### Valeur boursière

48 millions

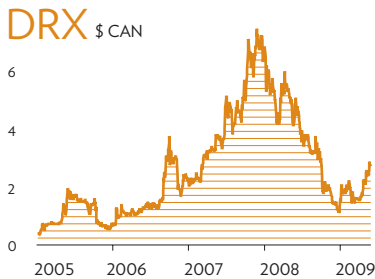
### Cote récente

2,64\$ (Toronto : DRX)

RÉSULTATS GROUPE ADF

	2006	2007	2008	2009	2010 <sup>(2)</sup>
Revenus	21,1 millions	53,5 millions	59,4 millions	98,5 millions	91,6 millions <sup>(2)</sup>
Résultat d'exploitation <sup>(1)</sup>	- 1,4 million	11,1 millions	13,3 millions	26,7 millions	19,7 millions <sup>(2)</sup>
Bénéfice net	1,9 million	10,4 millions	33,9 millions	15,5 millions	13,7 millions <sup>(2)</sup>

1 Avant amortissement, intérêts et impôts 2 Moyenne des estimations d'analystes  
SOURCE GROUPE ADF



Le résultat, souligne Jean Paschini, est un « gros gain de productivité » pour ADF.

« Avec 220 employés en une seule usine, nous pouvons transformer 100 000 tonnes d'acier par année. Auparavant, nous avions 500 salariés dans trois usines pour transformer 125 000 tonnes d'acier » explique-t-il.

Pour des analystes comme Justin Wu, de GMP Securities à Toronto, « la direction d'ADF fait du bon boulot pour gérer l'exploitation et les liquidités de l'entreprise », malgré un marché difficile.

M. Wu a réitéré récemment sa recommandation d'achat des actions d'ADF, à l'instar de quatre des six analystes qui suivent l'entreprise, selon l'agence financière Bloomberg.

Parmi eux, David Brill de la firme Saloman Partners à Toronto

mise sur un prix cible de 4,70\$ d'ici un an, ce qui excède la moyenne de 3,23\$ parmi les analystes recensés par Bloomberg.

L'explication de M. Brill? Les actions d'ADF sont sous-évaluées en Bourse au regard de la valeur nette de l'entreprise et de sa rentabilité. Et ce, malgré l'impact de la crise financière et de la récession sur son carnet de commandes.

Mais à ce sujet, d'autres analystes commencent à s'inquiéter.

En fait, le carnet de commandes d'ADF cotait à 99 millions au 31 janvier dernier, comparativement à 115 millions trois mois plus tôt. Et 165 millions un an auparavant, au 31 janvier 2008.

« C'est préoccupant pour les futurs résultats d'ADF, au-delà des trois à quatre prochains trimestres », selon Yuri Link, analyste chez Canaccord Adams, à Montréal.

Il accorde d'ailleurs une recommandation négative de « vendre » pour les actions d'ADF, dont il anticipe le repli vers 1,30\$ d'ici un an.

Pour sa part, Lelio Lato, analyste chez Valeurs mobilières Industrielle Alliance, demeure d'opinion mitigée envers ADF, ce qui lui vaut une recommandation neutre de « maintien » en portefeuille.

D'une part, selon M. Lato, les plus récents résultats d'ADF étaient « conformes aux attentes » étant donné la conjoncture difficile parmi ses clients.

D'autre part, s'il persiste, l'amincissement du carnet de commandes d'ADF sera préoccupant pour ses actionnaires.

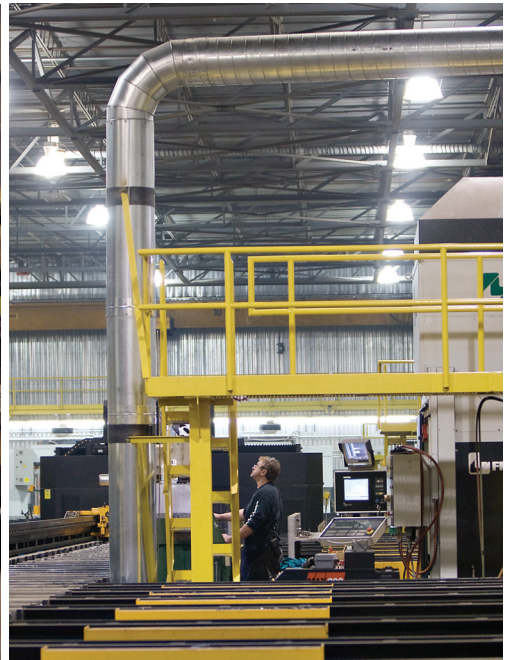
« Si la faiblesse de son marché continue jusqu'en 2010, comme beaucoup s'y attendent, ADF pourrait avoir de la difficulté à maintenir un carnet de commandes d'au moins 50 millions », appréhende Lelio Lato.

Mais pour le président d'ADF, ces inquiétudes d'analystes sont surfaites à ce moment-ci.

« Les analystes s'attendent à beaucoup, mais ils ne nous disent pas pour autant quoi faire », indique Jean Paschini avec un ton d'entrepreneur, plutôt que de promoteur boursier. « Nous avons notre plan de match qui mise sur l'évolution en parallèle de nos revenus et de notre rentabilité, selon les conditions du marché. »

Malgré tout, la récession incite le président d'ADF à la prudence.

« Je n'ai pas de boule de cristal pour la conjoncture. Mais au moins, ADF a encore pour 375 millions de contrats en négociations où nous espérons scorer au cours des prochains mois. »



# « POUR ENTRER SUR LES MARCHÉS ÉTRANGERS, DESJARDINS NOUS A OUVERT DES PORTES. »

GEORGES SAYEGH, PRÉSIDENT  
AMEUBLEMENT ARTELITE – ANJOU, QC



## Desjardins & Cie

Des experts réunis sous un même toit, à vos côtés.

« Notre entreprise fabrique du mobilier de bureau de très haute gamme. Nous avons des clients au Canada, aux États-Unis, en Europe et bientôt en Asie, nous l'espérons. Nous faisons affaire avec Desjardins depuis plus de vingt ans et nous avons toujours été bien servis. Nous apprécions grandement l'intégrité et la grande disponibilité de notre directrice de compte Desjardins. Et l'implication sociale de Desjardins cadre parfaitement avec notre philosophie d'entreprise, car nous aussi, nous nous impliquons dans la communauté. »

C'est plus qu'une banque. C'est tout Desjardins qui appuie les entreprises.

[desjardins.com](http://desjardins.com)



Conjuguer avoirs et êtres

Magique, le cinéma? Oui. Sauf que pour permettre à cette magie de prendre forme, il y a des gens, dans les coulisses, qui brassent des millions de dollars. C'est le cas de la productrice Denise Robert, qui est derrière certains des plus grands succès du cinéma québécois. Présidente de la boîte de production Cinémaginaire, conjointe du réalisateur Denys Arcand, Denise Robert a un pied dans la création et l'autre dans la gestion. Avec d'autres, elle contribue à faire rouler une industrie qui a produit pour 186 millions de films l'an dernier au Québec, soit 43% de toute la production canadienne. *La Presse Affaires Magazine* a accompagné Denise Robert pendant toute une journée pour comprendre son métier.

TEXTE PHILIPPE MERCURE, PHOTOS FRANÇOIS ROY

24 HEURES AVEC DENISE ROBERT

# LE SEPTIÈME ART EN CINQUIÈME VITESSE

Ses critiques la décrivent comme une séductrice doublée d'un bulldozer. «C'est une lionne», dit plutôt Émile Gaudreault, un réalisateur qui la considère comme une amie.

À force d'entendre parler de sa force de caractère, nous nous attendions presque à être soufflés par un ouragan en poussant la porte du bureau de Denise Robert. C'est plutôt une mère de famille en jeans et en chandail de laine qui nous accueille en s'excusant pour la brume matinale qui flotte encore dans ses grands yeux bleus.

«Ma fille doit lire un poème en espagnol à l'école aujourd'hui, et on s'est levées à 5h pour le pratiquer», explique-t-elle avec un sourire.

Il est 8h15 aux studios Mel's, à deux pas du pont Victoria, et Denise Robert commence sa journée de travail.

Nous sommes au quatrième jour du tournage d'*André Mathieu*, un film de Luc Dionne qui raconte la vie du grand pianiste québé-

cois. En allant cogner aux portes de Téléfilm Canada et de la Société de développement des entreprises culturelles (la SODEC), mais aussi par des crédits d'impôt et des avances des télédiffuseurs et des distributeurs, Denise Robert est parvenue à assembler un budget de 7 millions pour le film.

Elle doit maintenant s'assurer que l'argent soit bien utilisé. Son seul objectif: faire le meilleur film possible.

La productrice parcourt rapidement ce qu'on appelle dans le jargon les *hot costs*: des documents qui la renseignent sur les coûts engendrés lors des journées de tournage précédentes.

Des sommes exactes versées aux acteurs jusqu'au nombre de pieds de bobine utilisés, Denise Robert peut savoir en un clin d'œil si le rythme des dépenses correspond aux prévisions. Les trois premiers jours de tournage d'*André Mathieu* ont coûté 7000\$ de moins que prévu. Mais pas question d'ouvrir les vannes pour autant. «Écono-



miser, ça va lentement. Mais quand on se met à dépasser le budget, ça sort vite. Quand il faut refaire des scènes et qu'on déborde sur l'horaire, c'est toute l'équipe qui tombe en temps double.»

**8H45** Les DVD contenant les scènes tournées la veille arrivent. Denise Robert



# ESSE



les visionne d'un œil attentif. «Un des enfants regarde la caméra, relève-t-elle tout à coup. Ça ne va pas.»

Le visionnement se poursuit, régulièrement interrompu par le téléphone. Denise Robert prend systématiquement les appels. Son ton est rieur, cordial, efficace. Demandez à son associé de toujours,

Daniel Louis, quel est le pire défaut de sa collègue et la réponse viendra tout de suite. «Son téléphone. Elle est toujours au téléphone. Denise Robert, c'est la définition même du multitâche. Mais des fois, on aimerait ça qu'elle se concentre à faire juste trois ou quatre choses en même temps...» ☑

1 → Denise Robert sur le plateau de son prochain film, *André Mathieu*, qui raconte la vie du grand pianiste québécois.

2 → «Son téléphone», dira son associé Daniel Louis lorsqu'on lui demande quel est le pire défaut de Denise Robert. «Des fois, on aimerait ça qu'elle se concentre à faire juste trois ou quatre choses en même temps...»

3 → La productrice discute avec Daniel Louis, partenaire de la première heure dans la société Cinémaginaire.

4 → Entretien sur le plateau d'*André Mathieu* avec le réalisateur Luc Dionne. Une scène à couper? Denise Robert, qui connaît le scénario sur le bout des doigts, se fait une tête très rapidement.



1

**10H00** Denise Robert descend sur le plateau de tournage.

Pendant que Marc Labrèche et Macha Grenon se préparent à se donner la réplique, elle amène discrètement à l'écart le réalisateur, Luc Dionne, pour discuter du visionnement qu'elle vient de faire.

En partant, elle ne peut s'empêcher de regarder Macha Grenon avec admiration. «Elle est tellement belle!»

Avant de se découvrir un talent de productrice, Denise Robert voulait être actrice; le réalisateur Émile Gaudreault la décrit aujourd'hui comme une «groupie finie».

**10H30** M<sup>me</sup> Robert saute dans le véhicule de l'une des employés du plateau. Direction Cinémaginaire, boulevard Saint-Laurent, l'entreprise qu'elle a fondée avec Daniel Louis.

C'est l'heure de régler les dossiers. Et ils sont nombreux. Denise Robert met la touche finale à deux films déjà tournés (la comédie québécoise *De père en flic*, qui sortira cet été, ainsi qu'*Oscar et la dame rose*, une coproduction avec des producteurs européens), tout cela en plus de tourner *André Mathieu* et de travailler au scénario de son prochain film.

Une première adjointe, Ariane, débarque dans le bureau avec une pile de dossiers parsemés d'autocollants jaunes.

Nous sommes à la fin du mois d'avril et le cœur de la discussion est l'organisation du

Festival de Cannes, qui se déroulera quelques semaines plus tard.

Son petit agenda vert à la main, Denise Robert tente de coordonner ses rendez-vous avec les grands du cinéma mondial.

«Vois si Fabienne va être à Cannes cette année et si on fait notre déjeuner annuel», demande-t-elle à son assistante.

Et Thierry Frémeaux? interroge cette dernière en parcourant la longue liste de noms qu'elle a en main. «C'est celui qui fait la sélection des films, explique M<sup>me</sup> Robert. Écris-lui un mémo: Denise veut voir si vous êtes libre pour un déjeuner, un petit-déjeuner ou un café.» Quelques coups de téléphone et c'est le tour de Viviane d'entrer avec ses dossiers. Il y a une liasse de documents à signer. Un contrat avec la SODEC à éclaircir. Le générique du montage d'*Oscar et la dame rose* à réviser.

**11H30** Viviane laisse la place à Virginie et à une troisième pile de documents. Tournoi de golf, lancement de livre, *lunch* au homard: il faut accepter ou décliner les invitations en naviguant parmi les conflits d'horaire.

Midi. Denise Robert passe à la salle de conférence avec son associé, Martin Desroches, pour lui présenter la nouvelle bande-annonce du film *De père en flic*.

Le réalisateur, Émile Gaudreault, nous a confié que la productrice a demandé

qu'elle soit refaite au complet parce qu'elle ne la trouvait pas assez drôle.

Martin Desroches s'amuse des pitreries des acteurs Louis-José Houde et Michel Côté; la bande-annonce passe le test.

Il est 13 h 15 quand Denise Robert prend finalement le temps de manger une bouchée.

**14H00** La productrice pousse la porte des bureaux d'Alliance Vivafilm, l'entreprise qui distribuera la comédie *De père en flic*.

Autour de la table se trouvent Patrick Roy, le grand patron de la boîte, Guy Gagnon, le président du conseil, Luc Lacoursière, directeur principal du marketing et Emmanuelle Chrétien, coordonnatrice du marketing et des promotions.

Denise Robert, elle, est accompagnée de son adjointe, Ariane Charrette.

À l'ordre du jour: l'organisation de la grande première du film *De père en flic*.

L'occasion est belle de voir à l'œuvre celle que Denise Filiatrault décrit comme une négociatrice «dure, têtue, incapable d'accepter un non comme réponse».

Trois options sont sur la table: un lancement au Centre Bell, au Théâtre Saint-Denis ou sur les 17 écrans du cinéma Quartier Latin en simultané.

Il reste moins de deux mois avant la première, et plusieurs soulignent que l'option du Quartier Latin est simple, moins chère

## FILMOGRAPHIE

Denise Robert a produit ou coproduit une quarantaine d'œuvres au cours de sa carrière. En voici quelques-unes.



1988 *À corps perdu*  
 1991 *Montréal vu par...*  
 1995 *Le confessionnal*  
 1996 *Joyeux Calvaire*  
 1998 *C'tà ton tour, Laura Cadieux*  
 2000 *Stardom*  
 2001 *Nuit de noces*

2002 *L'odyssée d'Alice Tremblay*  
 2003 *Mambo Italiano*  
*Les invasions barbares*  
 2004 *Ma vie en cinémascope*  
 2005 *Idole instantanée*  
*Aurore*  
*Les voleurs d'enfance*  
 Maurice Richard

2006 *Roméo et Juliette*  
 2007 *L'âge des ténèbres*  
*Québec sur ordonnance*  
 2008 *Le grand départ*  
 2009 *De père en flic*

↑ MONTRÉAL VU PAR... 1991 ET L'ÂGE DES TÉNÉBRES, 2007



1 → Denise Robert est bien consciente qu'elle ne fait pas l'unanimité dans le milieu du cinéma: «La vie est une parade: t'as le choix d'être dedans ou de la regarder passer. Quand tu es dedans, faut que tu regardes en avant...»

2 → Dans les bureaux de Cinémaginaire, sur le boulevard Saint-Laurent. Demandes de subvention, promotion, festivals, conflits d'horaire, les dossiers à régler sont nombreux.

3 → Un diner rapide chez Cucina, sur Saint-Laurent, à côté des bureaux de Cinémaginaire.

et a l'avantage d'avoir été testée dans le passé. Mais ne comptez pas sur Denise Robert pour se rabattre instantanément sur la solution la plus facile. Loin de prendre tout le plancher, elle écoute plus qu'elle ne parle. Mais son message est clair.

«Dans une salle où 2000 personnes rient de la même blague, l'effet d'entraînement est bien différent que quand le monde est divisé dans 17 salles de 150 personnes. Je veux qu'on aille jusqu'au bout de la démarche avant de l'écartier», dit-elle.

L'anecdote illustre parfaitement ce qui fait la force de Denise Robert. «Elle, elle fonce», dit son associé, Daniel Louis, qui se décrit lui-même comme la «partie rationnelle» du tandem. «Moi, je mets des balises et j'essaie de trouver des façons de réaliser ses idées.»

«Denise va toujours te dire: essayons-le, dit aussi le réalisateur Émile Gaudreault. Ça m'est même arrivé de m'obstiner avec elle parce qu'elle voulait dépenser plus d'argent sur mon film et que je ne voulais pas!»

**15H15** La réunion est terminée, mais pas la journée de Denise Robert. Un taxi et la voici de retour aux Studios Mel's pour voir comment progresse le tournage d'*André Mathieu*. Elle est à peine arrivée qu'il faut prendre une décision. Le tournage a été plus long que prévu et on parle d'enlever une scène. Denise Robert, qui connaît le scénario sur le bout des

doigts, évalue la question très rapidement. La scène n'est pas essentielle à l'histoire, tranche-t-elle. «Sauf qu'elle renferme le seul moment du film où le jeune André Mathieu joue avec sa sœur. Ça établit une complicité, mais on pourrait reprendre ça ailleurs sans tourner la scène au complet.»

La décision finale sera toutefois prise par le réalisateur. À 16 h, Denise Robert est sur le plateau pour discuter avec lui. On parle de la scène à enlever, mais on trouve aussi le moyen d'examiner des photos d'acteurs considérés pour remplir un rôle secondaire tout en réglant des formalités concernant le voyage en Bulgarie, où l'équipe part tourner dans quelques semaines.

**17H45** Denise Robert est toujours sur le plateau. C'est exceptionnel, explique-t-elle: sa fille unique n'est pas à la maison ce soir et la productrice en profite pour observer le déroulement du tournage.

En brassant autant d'air autour d'elle, la femme d'affaires est bien consciente qu'elle ne fait pas l'unanimité dans le milieu du cinéma. «Mais les gens qui font l'unanimité, ce sont les gens qui ne font rien», dit-elle, avant de citer son amie Denise Filiatrault. «La vie est une parade: tu as le choix d'être dedans ou de la regarder passer. Quand tu es dedans, il faut que tu regardes en avant. Parce que si tu regardes les clowns qui rient en arrière, tu va te faire marcher dessus.»

**«Des fois elle débarque fort, elle fonce quasiment dans le mur... Mais elle peut être d'une grande douceur le lendemain. C'est une femme de caractère, qui a une personnalité forte mais qui ne prétend jamais détenir la vérité.»**

CLAUDE MEUNIER, auteur et réalisateur

**«C'est une femme excessivement honnête, sensible, attachante. Elle est aussi têtue et entêtée. Elle n'accepte pas un non pour réponse. Elle va tenir son os jusqu'à temps de l'avoir.»**

DENISE FILIATRAULT, productrice

# AGE DESIGN : L'EFFET



Dur, dur d'être une jeune entreprise en temps de récession. Pour grandir, AGE Design compte sur un berceau... et sur l'effet « wow ».

TEXTE MARC TISON

Dans l'entrée du petit siège social d'AGE Design, à Verchères, une caisse est posée sur le sol, étiquetée à destination de l'Italie. Un an à peine après son lancement, la fameuse chaise haute pour enfant HiLo trouve déjà sa voie outre-mer.

« C'est extrêmement inspirant », confie Geneviève Grenier, copropriétaire de la microentreprise avec son conjoint Patrice Guillemain – tous deux sont designers industriels. « On est partis d'une idée qui s'est retrouvée dans des garderies en Allemagne après peu de temps. »

Un agent allemand a placé 200 chaises dans des garderies. Une cinquantaine d'autres ont pris le chemin des Pays-Bas. Le Japon, Israël, la Suisse ont demandé à voir le produit.

C'était prévu. C'était espéré. Mais pas si tôt. « On voulait d'abord se consolider au Canada et aux États-Unis », indique Patrice Guillemain.

Depuis le début de 2009, AGE Design vend environ 140 chaises par mois au Canada, au prix de détail de 299 \$. « Dans notre catégorie de chaise haute, on a atteint après un an et demi le taux de pénétration dans les magasins que d'autres ont eu après huit ans », fait valoir Geneviève Grenier.

Mais aux États-Unis, où ils espéraient des résultats proportionnels, les ventes ont plafonné à 60 chaises par mois, sous l'effet de la récession. « Si on ne reçoit pas de commande de l'Europe, on ne passera pas au travers », s'inquiète Patrice Guillemain. Heureusement, il y a l'effet « wow ».



↑ BERCEAU OBLONG EN FILS D'ACIER.

# OWW

Lors de la première foire où le prototype a été présenté, à New York en 2007, la moitié des demandes d'information sont venues de l'Europe. Car la chaise au piètement de bois en forme de A produit un impact visuel immédiat. Les visiteurs écarquillent les yeux quand on leur démontre la bascule du siège de plastique. Pivotant en son centre, le siège offre deux faces, l'une à position haute avec tablette pour un bébé, l'autre à position basse pour un enfant qui peut manger à table.

Simplicité. Évidence. Attrait immédiat. Les signes d'un bon design.

«C'est le facteur "wow!"» décrit Patrice Guillemain. Mais en visant dès le début les marchés nord-américain et européen, il a fallu satisfaire des sensibilités différentes et des normes distinctes.

Sur la première version, les pieds étaient repliables. Pour répondre aux exigences de sécurité des normes européennes et réduire la dimension de l'emballage aux fins de la distribution aux États-Unis, les pieds sont désormais fixes et assemblés

par l'acheteur. Un détail parmi mille autres. Question de réduire les tracas à la frontière, AGE Design vient de conclure une entente avec un entrepôt du New Jersey, qui répond aux commandes américaines... une chaise à la fois, parce qu'aucun magasin ne veut immobiliser espace et capital dans un inventaire.

«Notre salut passerait par la sortie d'un deuxième et d'un troisième produit, pour qu'on puisse parler de gamme», soutient le designer.

Leurs espoirs reposent sur — dans — un berceau oblong en fils d'acier chromé, muni d'un arceau comme une anse sur un couffin. Ses deux pieds trapézoïdaux peuvent recevoir des patins de bois qui le transforment en berceuse. La pureté des lignes, le contraste entre la finesse de la structure et le confort du généreux coussin ont séduit, lors de la récente exposition où un prototype a été présenté.

L'effet «wow», encore.

La gestation est presque à terme — il reste à réduire les coûts de fabrication. ■



↑ CHAIRES HAUTES HILO  
PHOTOS FOURNIES PAR AGE DESIGN

# LE REPAS D'AFFAIRES PREND L'AIR

TEXTE MARIE-CLAUDE LORTIE, PHOTOS DAVID BOILY

Qui a dit que le *lunch* d'affaires était une bête d'intérieur? Quand les beaux jours sont comptés, comme chez nous, on profite de chaque rayon de soleil et de chaque brise douce pour manger dehors, al fresco, y compris ces repas où l'on doit rencontrer collègues, clients ou amis pour le boulot. De belles terrasses qui proposent de la bonne cuisine, où l'on peut discuter sérieusement ou joyeusement, il y en a. En voici quelques-unes parmi les meilleures. Alors hop! tout le monde dehors. Le repas d'affaires s'aère!

## 1 → LA TERRASSE DU CHÂTEAU RAMEZAY

Pour la seconde année, l'équipe du restaurant Club chasse et pêche veillera durant tout l'été sur la terrasse installée dans les splendides jardins à l'arrière du château Ramezay dans le Vieux-Montréal. Au menu, grillades, salades, plats fins, desserts exceptionnels. Belle carte de vins. Pour un repas moderne, avec vue sur les fleurs et le potager.

280, rue Notre-Dame Est  
Montréal  
(Le restaurant est à l'arrière du musée)  
514-861-1112  
[www.leclubchasseetpeche.com](http://www.leclubchasseetpeche.com)

## 2 → LE LATINI

La terrasse du Latini est une option classique, qui traverse les années sans broncher. Blottie dans un petit îlot de verdure qui fait oublier la proximité du boulevard René-Lévesque, elle propose une cuisine italienne de grande qualité et sa cave à vin est exceptionnelle. Pas étonnant que la terrasse soit durant tout l'été un lieu où l'on aperçoit des personnalités influentes du monde des affaires, avocats, joueurs de hockey, vedettes du showbiz et cie.

1130, rue Jeanne-Mance  
Montréal, 514-861-3166



## ← LE DAYLIGHT FACTORY

Pour un repas léger mais néanmoins de qualité, sur une terrasse contemporaine, on choisit le Daylight Factory, installé dans une ancienne manufacture toute en grands espaces, non loin de la Caisse de dépôt dans le Vieux-Montréal. Salades, sandwichs recherchés, carpaccio en tous genres... Idéal pour les repas sans facétie dans une ambiance moderne.

1030, rue Saint-Alexandre  
Montréal, 514-871-4774  
[www.daylightfactory.ca](http://www.daylightfactory.ca)

## 3 → LE LEMÉAC

À Outremont, donc en retrait du centre-ville, plus discret, le Leméac ouvre chaque été une jolie terrasse cachée derrière des arbustes, où l'on peut manger une cuisine bistrot classique et bien faite. On aime la salade niçoise avec longe de thon épicée ou la frisée aux lardons, œuf poché et huile de truffe. Carte de vins intéressante. Ambiance beaux quartiers.

1045, avenue Laurier Ouest  
Outremont  
514-270-0999  
[www.restaurantlemeac.com](http://www.restaurantlemeac.com)





Les fromages du Québec  
triomphent.



CANADIAN CHEESE  
**GRAND PRIX**  
DES FROMAGES CANADIENS  
2009



**GRAND**

**CHAMPION**

**KénoGami**

Fromagerie Lehmann  
Saguenay-Lac-Saint-Jean

**Gagnants**



Découpez cette page en aide-mémoire pour découvrir ces fromages uniques

**Le Marquis de Témiscouata**

Fromage à pâte molle et croûte fleurie :  
Fromagerie Le Détour



**Bas-Saint-Laurent**

**KénoGami**

Fromage à croûte lavée :  
Fromagerie Lehmann



**Saguenay-Lac-Saint-Jean**

**Le Ciel de Charlevoix**

Fromage bleu :  
La maison d'affinage  
Maurice Dufour inc.



**Charlevoix**

**Raclette de Compton au poivre**

Fromage aromatisé  
(avec particulaire) :  
Fromagerie La Station



**Cantons-de-l'Est**

**Cheddar doux Riviera**

Cheddar doux (vieilli 3 mois) :  
Laiterie Chalifoux inc.



**Montérégie**

**Cheddar Île-aux-Grues médium**

Cheddar mi-fort (vieilli de 4 à 9 mois) :  
Société Coopérative Agricole  
de l'Île-aux-Grues



**Chaudière-Appalaches**

**Le Baluchon**

Fromage biologique :  
Fromagerie F.X. Pichet



**Mauricie**

**Alfred Le Fermier**

Design d'emballage pour  
vente au détail :  
Fromagerie La Station



**Cantons-de-l'Est**



fromagesdici.com



# Est-ce le déclin de l'empire américain?

Tous les pays industrialisés ont été touchés par la crise économique et financière qui sévit depuis un an, mais ce sont les États-Unis qui ont le plus souffert. Tant pis pour eux, peut-on penser, c'est leur faute. Les banques américaines, en misant sur le crédit facile plutôt que sur la solvabilité des emprunteurs, sont les premières coupables de la calamité.

Et les consommateurs américains, en s'endettant de façon irresponsable en rêvant à la valeur future de leurs propriétés, doivent aussi recevoir une part du blâme.

N'empêche que les résultats sont catastrophiques. Le déficit budgétaire du gouvernement, à près de 2000 milliards de dollars cette année, est devenu un cauchemar. En tenant compte de la taille des deux pays, c'est six fois plus grave que ce que le Canada a connu en 1993, au pire de la crise des finances publiques. Sur le terrain, c'est la désolation: des millions d'Américains vivent dans la crainte de perdre leur maison, leur emploi, leurs épargnes, leur caisse de retraite.

Dans ces conditions, on peut bien se demander si cela ne signifie pas le commencement de la fin pour l'orgueilleux empire américain, qui a dominé l'économie mondiale sans partage depuis l'implosion de l'empire soviétique il y aura bientôt 20 ans. Le déclin de l'empire américain semble d'autant plus certain qu'il doit maintenant faire face à un nouveau et redoutable concurrent, la Chine.

N'enterrons pas trop vite le géant.

Même meurtrie et affaiblie, l'économie américaine demeure, et de très loin, la première économie mondiale. Le niveau de vie des Américains et celui des Chinois ne se comparent

même pas. Le PIB par habitant, même en tenant compte de la crise, se situe à 47 000\$ aux États-Unis, contre seulement 6000\$ en Chine. Ce n'est pas tout. À elle seule, la taille de l'économie américaine est comparable aux économies du Japon, de l'Allemagne, du Royaume-Uni, de la France, de l'Italie et du Canada réunies. Récession ou pas, c'est un morceau avec lequel il faut compter.

Non seulement l'économie américaine reste-t-elle la plus riche et la plus importante de la planète, mais elle possède un atout considérable: une énorme capacité fiscale, à peine entamée.

On connaît tous, au Canada, les pénibles sacrifices qu'il a fallu consentir pendant des années pour atteindre le déficit zéro: hausses de taxes, compressions dans les services publics et dans les transferts aux provinces, entre autres. Or, on vient de voir que la situation actuelle, aux États-Unis, est six fois pire que celle du Canada dans les années 90, toutes proportions gardées.

Pourtant, les États-Unis pourraient s'en tirer sans trop de sacrifices. Il n'existe pas de taxe de vente fédérale au sud de la frontière (les taxes de vente que vous payez sur vos factures, lorsque vous voyagez aux États-Unis, sont perçues par les États). Il suffirait d'imposer temporairement une taxe de vente fédérale de 10% sur les dépenses des consommateurs pour supprimer le déficit en deux ans. En deux ans...

Cela ne se fera probablement pas. Les Américains, qui sont les contribuables les moins taxés du G7, se considèrent néanmoins surtaxés, et l'idée d'une nouvelle taxe ne passerait pas le test de l'opinion publique. N'empêche: l'exemple démontre la prodigieuse capacité fiscale du pays.



Enfin, les administrations Bush et Obama ont mis sur pied des programmes de relance d'une ampleur sans précédent. Toutes proportions gardées, les centaines de milliards qui ont été investis dans l'économie américaine ou qui le seront prochainement dépassent largement les dépenses du New Deal dans les années 30. Certains experts prétendent qu'il en faudrait beaucoup plus. Peut-être. Il n'en demeure pas moins que l'effort de relance est d'une ampleur inédite, et qu'il aura inévitablement un impact.

Voilà pourquoi il faut être prudent avant d'annoncer le déclin de l'empire. De ce côté-ci de la frontière, nous avons même tout intérêt à ce que l'empire guérisse vite: un emploi sur trois, au Canada, dépend du consommateur américain. ■

A STAR ALLIANCE MEMBER 



# Savourez le printemps à :

Lyon à partir de \$ **378.-**

Barcelone à partir de \$ **438.-**

Zurich à partir de \$ **524.-**



La qualité suisse signifie grand confort, fiabilité et sens de l'accueil. Chez SWISS, vous recevez le tout à un prix avantageux. Sur les vols vers la Suisse et vers 86 autres destinations dans le monde. Pour vos réservations visitez [SWISS.COM](http://SWISS.COM), appelez-nous au 1-877-359-7947 ou contactez votre agent de voyage.

Départs de Montréal. Tarifs aller-retour, par personne en classe économique et valables pour de nouvelles réservations individuelles uniquement. Les taxes, frais aéroportuaires, surcharge de carburant, assurances ou toutes autres charges applicables ne sont pas inclus. Les prix sont ceux disponibles au moment de mettre sous presse et sont valables pour des départs en mai et juin 2009. Le nombre de sièges à ce tarif est limité. Les billets doivent être achetés au plus tard le 31 mai 2009.

SPRING SPECIALS, **SWISS** MADE.

**SWISS.COM**



**ET ACTION!**

## Nous partageons votre vision

La première banque des entreprises du Québec vous offre des services adaptés à vos besoins. Financement, placement, transfert d'entreprise : nos spécialistes vous accompagnent, du lancement jusqu'à l'expansion internationale.

1 877 394-6611 [bnc.ca/affaires](http://bnc.ca/affaires)

**150** ANS  
DEPUIS 1859



**BANQUE NATIONALE**  
GROUPE FINANCIER