

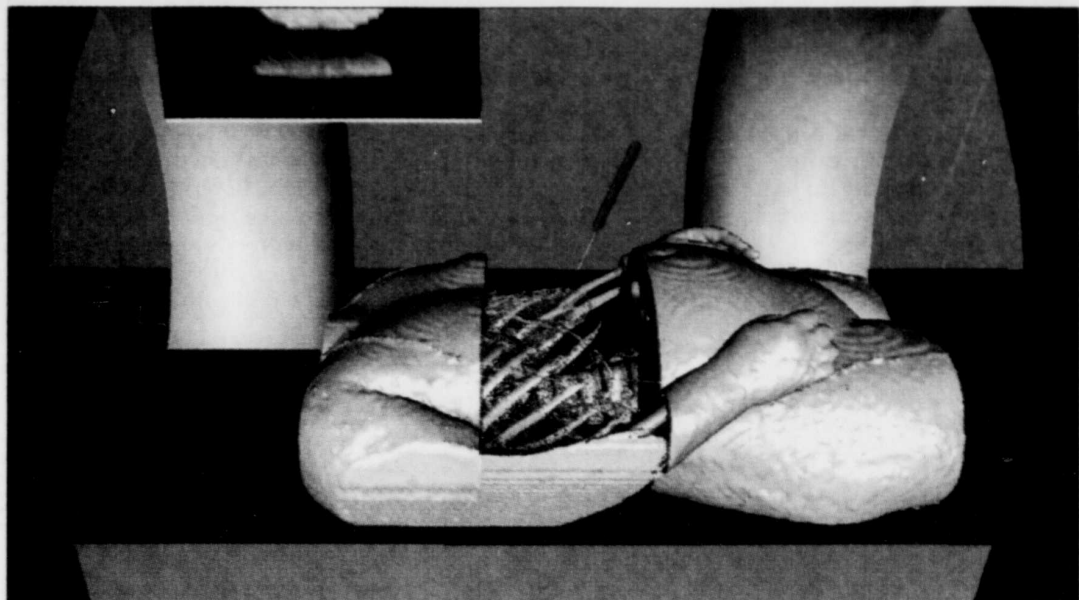
# ÉCONOMIE



**Auto** L'Infiniti FX, une variation dynamique sur le thème de l'utilitaire C 3  
La Great-West offrirait 7,1 milliards\$ pour acquérir Canada-Vie C 8

**PAQUET**  
**PATHFINDER**  
ÉDITION CHILKOOT 2003  
Location à partir de  
**399\$** par mois  
Toujours plus loin.  
3500, boulevard de la Rivière-Sud, Lévis 838-3838

## NOUVELLES TECHNOLOGIES



Jusqu'à maintenant, le logiciel de simulation du LVSN de l'Université Laval permet aux résidents en radiologie du CHUQ de planifier d'éventuelles opérations.

## Chirurgie virtuelle

Un groupe de recherche de l'Université Laval travaille à mettre au point un simulateur médical

ANDRÉ MAGNY

AMagny@lesoleil.com

■ Un logiciel de simulation est appelé à devenir une nouvelle arme technologique contre le cancer du foie et du sein. Il s'agit d'un logiciel de simulation 3D qui aidera les médecins à préparer leurs interventions chirurgicales.

Le département de génie électrique et de génie informatique de l'UL gère ce laboratoire spécialisé, fondé il y a un peu plus de 30 ans. Huit professeurs y encadrent une quarantaine de chercheurs-étudiants.

Tout ce beau monde s'affaire autour du thème de la vision par ordinateur et de ses applications industrielles et médicales.

Une vingtaine de projets sont actuellement en cours. Certains sont cependant plus avancés que d'autres. C'est le cas de SKALPEL, un projet touchant à la réalité virtuelle et à la vision artificielle appliquées à la cryochirurgie.

### TUMEUR EN 3D

«Ce projet, mené conjointement avec le laboratoire d'Imagerie par résonance magnétique (IRM) du CHUQ, sert à simuler et planifier une intervention chirurgicale au niveau du foie par l'ablation d'une tumeur cancéreuse», explique Bénis Laurendeau, professeur attaché au projet. En utilisant des modèles mathématiques, les chercheurs ont créé un programme capable

de recréer virtuellement les conditions d'une opération.

«Au départ, le modèle a dû tenir compte du procédé médical employé, soit la cryochirurgie», renchérit François Bernier, étudiant au doctorat.

Cette technique, fort peu envahissante pour le patient, a été mise au point par le groupe IRMI de l'hôpital St-François d'Assise. À l'aide d'un appareil de résonance magnétique d'intervention qui lui permet de suivre sur un écran son intervention, le médecin détruit par le froid des tumeurs cancéreuses à l'aide de sondes cryogéniques.

Pour optimiser la préparation de ce type d'interventions, le groupe dirigé par le physicien Christian Moisan a fait appel au LVSN. Le professeur Moisan étant également directeur de la recherche en radiologie à l'Université Laval, l'association a été aisée à réaliser.

Puisqu'il n'y a aucune intervention sur des humains dans le laboratoire, «nous nous sommes donc procuré du foie de cerf chez Proviso, se rappelle en rigolant le professeur. Nous l'avons étudié dans tous les sens afin de connaître tous les paramètres physiques d'un foie percé par une sonde cryogénique».

Outre ces paramètres, les chercheurs ont aussi recréé la géométrie d'une tumeur.

Devant l'écran, cela donne un médecin muni d'un stylo électronique, qui lui tient lieu de sonde, en train de geler une tumeur. Un tel entraînement virtuel offre au clinicien la possibilité de

Voir CHIRURGIE en C 2 ►

## HORS-BORD BOMBARDIER

### Silencieux, puissant... et propre !

GILLES FISETTE

La Tribune

La division des Produits récréatifs Bombardier vient sans doute d'entamer une nouvelle ère dans le monde du moteur hors-bord avec sa technologie E-TEC qui se traduit par un moteur à quatre temps plus solide, plus puissant, plus silencieux et, surtout, plus respectueux de l'environnement.

La semaine dernière, au Miami Boat Show, en Floride, lors d'une conférence de presse qui précédait l'ouverture de cette foire commerciale considérée comme la plus grosse au monde pour les produits nautiques, Bombardier réservait en effet une surprise de taille à l'industrie.

Et l'industrie lui en réservait une tout aussi importante. En début de soirée, la National Marine Manufacturers Association, le plus grand regroupement du genre à l'échelle de la planète,

annonçait à l'entreprise qu'elle la récompensait du Prix de l'innovation de l'année 2003, catégorie «propulsion et moteur».

«Aujourd'hui, nous entamons une nouvelle ère dans l'industrie des moteurs hors-bord. Nous lançons une nouvelle technologie conçue grâce au mariage de l'expertise technique des ingénieurs Evinrude (acquis par Bombardier en mars 2001) et du savoir-faire de Bombardier», avait lancé plus tôt le vice-président et directeur général de la division Bateaux et moteurs hors-bord, Roch Lambert.

### MOINS DE MONOXYDE DE CARBONE

Il a révélé que la gamme des moteurs Evinrude E-TEC devrait être la première de l'industrie à obtenir la cote trois étoiles du California Air Resources Board. Le CARB, qui régit le taux des

Voir PROPRE en C 2 ►

## PREMIER BUDGET MANLEY

# Effort de 1 MM\$ pour les ministères

Le ministre des Finances demandera à l'appareil d'État de réduire ses dépenses

■ OTTAWA (PC) — Le ministre des Finances, John Manley, compte demander aux ministères fédéraux de réduire de 1 milliard\$ leurs dépenses cette année, indiquent des sources gouvernementales.

Sous le thème de l'imputabilité, qui devrait se manifester en plusieurs chapitres du budget de demain, M. Manley exigera que les ministères continuent de vérifier leur bilan financier pour s'assurer qu'ils dépensent judicieusement.

Depuis plusieurs mois, le ministre répète qu'il espère que les ministères dégageront de l'argent pour financer de nouvelles priorités sans qu'il ait à leur imposer de règles strictes ou de quotas. Des sceptiques prédisaient que cela n'arriverait pas.

Or selon certaines sources, M. Manley fera savoir qu'il a accumulé jusqu'à 1 milliard\$ en économies, et qu'il s'attendra à en voir autant dans les futurs budgets.

Il ne s'agira pas d'une réédition de la révision à grande échelle des programmes entreprise au milieu des années 1990, lorsque, menacé d'un déficit de 42 milliards\$, le gouvernement du premier ministre Jean Chrétien avait sabré les emplois et les dépenses pour équilibrer ses finances.

Le ministre Manley encouragera plutôt les ministères à scruter régulièrement et de façon suivie leurs budgets. Il mettra l'accent sur l'imputabilité dans des secteurs aussi variés que les dépenses en santé et le programme d'assurance-emploi, parmi tant d'autres.

Voir MINISTÈRES en C 2 ►

## Échec des négos de l'OMC à Tokyo

TOKYO (AP et AFP) — La réunion de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) à Tokyo s'est achevée hier sur un constat de désaccord mais du moins les positions ont-elles été clarifiées sur les grands dossiers des échanges agricoles et de l'accès des pays pauvres aux médicaments génériques.

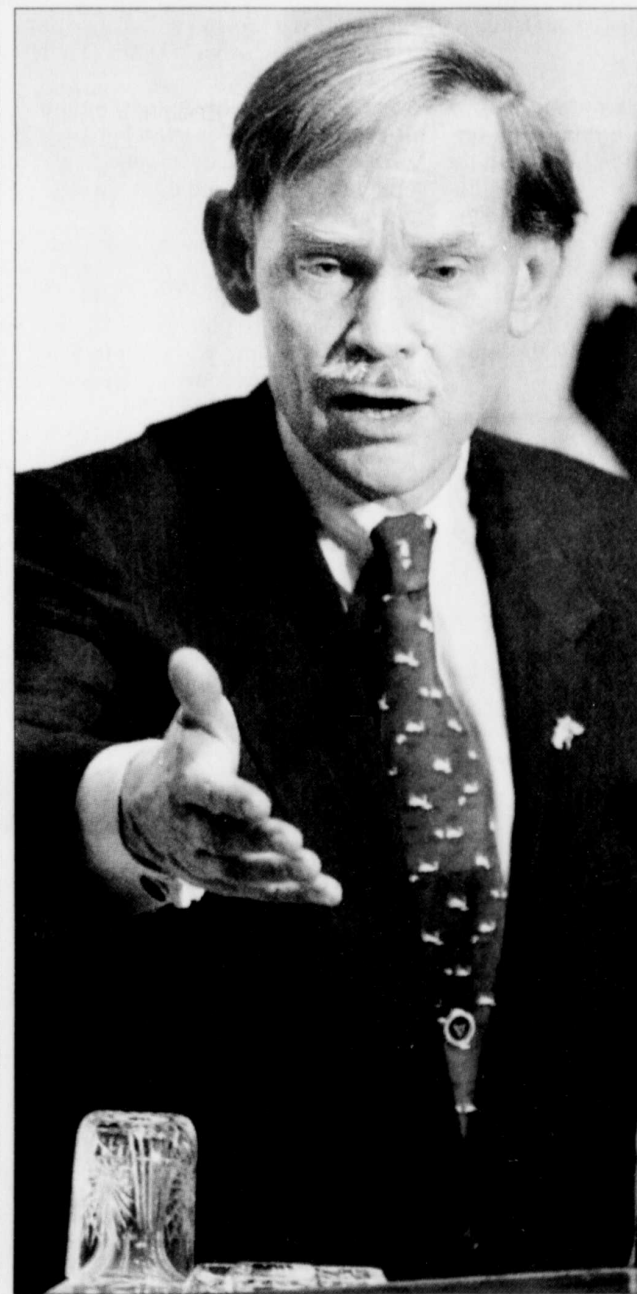
Pendant les trois jours d'entretiens à huis clos, les délégués de 22 des 145 pays membres de l'OMC se sont divisés sur la proposition de Stuart Harbinson, président des négociations agricoles, de réduire les droits de douane de 60% sur cinq ans, d'abaisser les aides à l'agriculture et de remonter les quotas d'importation.

«Le message à nos collègues est que nous n'allons pas nous désarmer unilatéralement», a lancé Robert Zoellick, secrétaire d'État américain au Commerce au cours d'une conférence de presse organisée à l'issue de trois journées de discussions purement informelles de ministres de 22 pays ou régions de l'OMC.

«Le message à nos collègues est que nous n'allons pas nous désarmer unilatéralement», a-t-il lancé au cours d'une conférence de presse.

«Et pour parler franchement, c'est une chose à laquelle il leur faut réfléchir car les États-Unis sont un pays riche et s'il doivent dépenser de l'argent pour leurs agriculteurs, ils le feront», a-t-il averti.

Voir OMC en C 2 ►



Les États-Unis n'abaisseront pas unilatéralement leurs tarifs douaniers et leurs subventions à l'agriculture, a averti le secrétaire d'État au Commerce, Robert Zoellick.

PRENEZ LA VOIE  
DU FINANCEMENT  
EN HAUTE TECHNOLOGIE



## INNOVEZ CONTACTEZ-NOUS!

Innovatech Québec est une société de capital de risque du gouvernement du Québec spécialisée dans le financement d'entreprises technologiques.

En investissant activement et rapidement dans des projets à contenu technologique élevé, Innovatech contribue à l'essor économique, à la diversification et à la création d'une véritable culture scientifique et entrepreneuriale sur son territoire.

Innovatech Québec dispose d'un fonds de 150 millions \$ et compte des investissements dans une centaine de projets et entreprises.

**Innovatech**  
Québec  
Innovatech, s'associer, grandir

10, rue Pierre-Olivier Chauveau, Québec (Québec) G1R 4J3 Tél.: 418.528.9770 1.866.605.1676 innovatechquebec.com

Centre du Québec | Chaudière-Appalaches | Mauricie | Québec

## OMC

Suite de la C 1

« Nous sommes prêts à réduire » aides et tarifs « et nous espérons donc qu'ils le feront également », a-t-il conclu.

Les ministres se sont réunis de vendredi à hier à Tokyo pour étudier les avancées du cycle de négociations dites de Doha engagé au Qatar en novembre 2001 et préparer la prochaine réunion plénière des 145 membres de l'OMC, prévue en septembre à Cancun.

« Il y a des différences très profondes » et nombre de pays campent sur leur position, a donc reconnu le représentant américain, Robert Zoellick.

Toutefois, la ministre japonaise des Affaires étrangères, Yoriko Kawaguchi, qui présidait les discussions, a estimé que la rencontre avait eu le mérite de défricher le terrain et de clarifier les positions. Le temps presse car l'OMC s'est fixé le 31 mars comme dernier délai pour s'entendre au sujet des modalités des négociations sur l'agriculture, l'un des dossiers les plus épineux du cycle de négociations entamé à Doha, au Qatar, en 2001.

La proposition Harbinson a opposé, d'un côté les grands exportateurs — les 18 pays du groupe de Cairns, dont font partie le Canada et les États-Unis — et de l'autre les importateurs — l'Union européenne au premier rang, soutenue par le Japon.



Pascal Lamy

Les premiers veulent plafonner les droits de douane à 25 % pour les pays développés et reprochent à Harbinson d'être timoré, la seconde veut conserver une partie de ses aides à l'agriculture et soutient une réduction des droits de douane de 36 %.

Le rapport Harbinson, que l'UE trouve « déséquilibré », « était là pour provoquer une réaction et il a provoqué une réaction », a lancé le commissaire européen au Commerce, Pascal Lamy.

Tokyo, qui prélève des droits de douane de 490 % sur le riz étranger pour protéger ses propres cultures, s'est rallié au panache européen, au grand dam des États-Unis, du Canada et de l'Australie.

Le Japon, qui par ailleurs exporte des biens manufacturés, « sacrifie ses forces sur l'autel du riz », a critiqué Robert Zoellick.

« Je me demande si l'adoption des mêmes règles de marché pour l'agriculture que pour l'industrie contribuera vraiment au bonheur des gens dans le monde », a répliqué le ministre japonais de l'Agriculture, Tadamori Oshima.

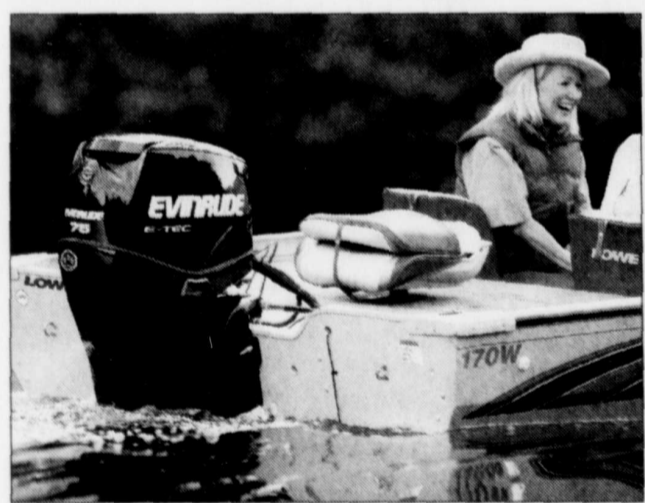
Et le ministre indien du Commerce, Arun Jaitley, d'ajouter que « l'accès au marché est une question très sensible, particulièrement dans un pays comme l'Inde, où la subsistance de 650 millions de personnes dépend de l'agriculture ».

Le rapport Harbinson sera donc considéré comme un point de départ pour la poursuite des discussions à partir d'aujourd'hui à Genève. Les participants comptent soumettre leurs propres propositions tandis que Stuart Harbinson prépare une nouvelle mouture, selon des responsables.

## MÉDICAMENTS

Les ministres n'ont pas réussi non plus à s'entendre à Tokyo sur l'accès des pays pauvres aux traitements notamment contre le sida et la paludisme. La question aurait dû être réglée en décembre au plus tard mais les États-Unis refusent toujours de transiger, invoquant le risque que les médicaments génériques importés ne fassent concurrence à ceux produits sous brevet.

La réunion de Tokyo, après celle de Sydney en novembre dernier, entrerait dans le cadre des préparatifs pour la conférence ministérielle de l'OMC à Cancun, au Mexique, en septembre.



Les Evinrude E-TEC ne nécessiteront aucun entretien de la part du propriétaire avant trois ans.

## PROPRE

Suite de la C 1

émissions en Californie, est l'organisme le plus strict du genre en Amérique du Nord. Trois étoiles ou Ultra-Low Emission est une des plus hautes cotes qu'accorde le CARB.

Comme l'explique M. Lambert, les Evinrude E-TEC sont les premiers hors-bord qui ne nécessiteront aucun entretien de la part du concessionnaire avant trois ans. Ils sont d'abord offerts en versions 40, 50, 60, 75 et 90 chevaux-vapeur. D'ici 2005, tous les moteurs Evinrude seront conçus avec la technologie E-TEC et comprendront les gros moteurs V-6.

La clé de cette technologie de pointe, c'est la chambre de combustion stratifiée. Le carburant atteint l'orifice d'échappement seulement après que celui-ci s'est fermé, et ce, en moitié moins de temps que les moteurs à injection directe conventionnels. Cela signifie que la charge de carburant ne s'échappe pas de la chambre de combustion — particulièrement en régime ralenti — et est brûlée et transformée en énergie. La chambre de combustion stratifiée consomme moins de carburant grâce à un contrôle précis du débit. Le système E-TEC dose les gouttelettes de carburant à injecter dans la chambre selon les besoins du moteur, ce qui assure un rendement énergétique extrêmement élevé.

Selon Bombardier, la chambre de combustion stratifiée émet 80 % moins de monoxyde de carbone qu'un moteur à quatre temps tournant au ralenti.

Ces moteurs sont également plus petits et plus légers — dans le cas du moteur E-TEC 90-hp, jusqu'à 100 livres (45 kg) de moins que les moteurs conventionnels à quatre temps.

Les moteurs Evinrude sont fabriqués au Wisconsin. Mais l'impact de cette nouvelle technologie aura des répercussions sur l'ensemble de Bombardier, a fait valoir M. Lambert.

## ASSURANCE-EMPLOI

## L'enquête du Nouveau-Brunswick pourrait avoir des répercussions dans tout le pays

■ FREDERICTON (PC) — L'enquête fédérale au sujet d'allégations de fraude contre le système d'assurance-emploi au Nouveau-Brunswick pourrait avoir de sérieuses répercussions pour tous les travailleurs saisonniers à travers le pays, affirment des sources proches de cette investigation.

Au cœur de cette affaire figure la pratique connue sous le nom d'« accumulation d'heures de travail ». Le ministre fédéral du Développement des ressources humaines a lancé une enquête après qu'une tierce partie eut formulé des allégations impliquant les travailleurs d'une usine de transformation du poisson ainsi que leurs employeurs, dans le sud-ouest du Nouveau-Brunswick.

« Les gens cèdent à la panique », a estimé Normand Vautour, maire de Cap-Pelé, au Nouveau-Brunswick.

« Tant sont concernés par cette question qu'ils ne savent que faire. Doivent-ils se présenter au travail pour une journée, la moitié d'une journée? Que faut-il réclamer, que faut-il ne pas réclamer? Personne ne le sait », a-t-il ajouté.

Les personnes familières avec le travail saisonnier affirment qu'il est chose courante d'avoir ce qui est qualifié de

« petites semaines », au cours desquelles l'employé n'accumule que quelques heures de travail, que ce soit au début ou à la fin d'une période plus occupée, par exemple la saison de la pêche ou celle de la construction.

Dans le cadre de la pratique sur laquelle se penchent actuellement les enquêteurs fédéraux, les heures en question sont regroupées afin de constituer une semaine complète, valant au travailleur le maximum possible de prestations d'assurance-emploi.

Si ces heures étaient rapportées comme il se doit, les prestations versées seraient largement inférieures. Les travailleurs en cause craignent de devoir rembourser des milliers de dollars de prestations reçues, a affirmé M. Vautour.

Bien que les représentants du Développement des ressources humaines aient refusé de discuter de l'enquête en cours, ils ont indiqué que dans le pire des cas, la pratique de l'« accumulation d'heures de travail » implique une collusion entre le travailleur et son employeur afin de donner une fausse idée du nombre des heures travaillées, du moment où elles l'ont été, ainsi que des paiements effectués.

« Que faut-il réclamer, que faut-il ne pas réclamer? »

## CHIRURGIE

Suite de la C 1

mieux planifier les gestes qu'il posera lors de la véritable intervention.

Pour le chef du génie biomédical du CHUQ, Christian Moisan, c'est vraiment le mot planification qui est la pierre angulaire de ce projet. « Combien de sondes dois-je utiliser pour cette tumeur? Comment les placer pour bien geler la masse? Autant de questions que pourra résoudre le médecin avec l'aide du logiciel du LVSN », selon le chercheur.

Pour l'heure, il n'y a que les résidents en radiologie qui ont testé avec intérêt le logiciel de simulation. Son application clinique ne se fera toutefois pas avant 7 ou 8 ans. « En biomédical, les nouvelles technologies qui réussissent sont celles qui sauvent des vies et qui font gagner des sous. Et pour cela, il faut du temps », précise le physicien.

D'ailleurs, si la représentation 3D demeure spectaculaire pour le commun des mortels, il faut savoir « que c'est la recherche pour le développement des modèles qui est beaucoup plus longue que sa visualisation », explique pour sa part le docteur Laurendeau.

Le modèle 3D créé par le LVSN n'a pas qu'une portée médicale. « Notre objectif, c'est de créer un modèle virtuel qui soit utilisé dans plusieurs applications », précise Denis Ouellet, ingénieur attaché au projet.

Par exemple, la division robotique de l'Institut de recherche d'Hydro-Québec (IREQ) a collaboré avec le LVSN au développement d'une simulation pour l'inspection d'un barrage par un sous-marin télé-opéré.

De tels développements seraient impossibles sans les subventions du gouvernement ou du secteur privé. Si General Electric est un partenaire de qualité pour le LVSN, le projet SKALPEL a reçu, lui, 2,5 millions \$ de la part du Conseil de recherche en sciences naturelles et en génie du Canada (CRSNC).

« Chercher des subventions, c'est 45 % de mon temps », lance quelque peu résigné le professeur Laurendeau. S'il faut très souvent se battre contre d'autres laboratoires universitaires, François Bernier est d'avis que « les centres de recherche ont parfois tout intérêt à collaborer » pour tenter de rafler des subventions plus importantes.

Pour SKALPEL toutefois, « la facilité que nous avons eue pour obtenir les subventions du CRSNC démontre le potentiel de son succès clinique », conclut Christian Moisan.

## TECHNO HEBDO

## DÉJEUNER-CAUSERIE

□ Québec: une capitale technologique en plein essor — Paule Doré, vice-présidente exécutive et chef de la direction (Groupe CGI inc.)

Chambre de commerce de Québec

18 février

11 h 30 à 14 h

Château Frontenac

Salle de Bal

Infos: (418) 692-3853, poste 221

<http://www.info@ccquebec.ca/>

## CONFÉRENCES

□ Matières sciences et technologie. Concept d'avant-garde de protection du personnel — M. Duane Cronin, professeur (Université de Waterloo)

19 février

9h à 10h

RDDC Valcartier

Auditorium II

2459 boul. Pie-XI Nord

Val-Bélair

Infos: (418) 844-4000, poste 4475

<http://www.matiere-valcartier@drdc.rddc.qc.ca>

□ Leadership technologique: une question de

vitesse commerciale — Louis Têtu, président

(Recruitsoft) et Guy Gauvin, VP opérations

Gatiq Technorégion

20 février

11 h 30 à 14 h

Hôtel Germain-des-Prés

Sainte-Foy

Infos: (418) 650-0902

<http://www.gatiq.qc.ca/>

## LES 5 à 7 du CIDT

□ LYRtech: du local au mondial... — Louis Bélanger, vice-président exécutif (LYRtech)

Cercle des intervenants en développement technologique, Chambre de commerce régionale des

entrepreneurs de Québec, Innovatech et Parc

technologique du Québec métropolitain

19 février

16h45 à 18h30

LYRtech

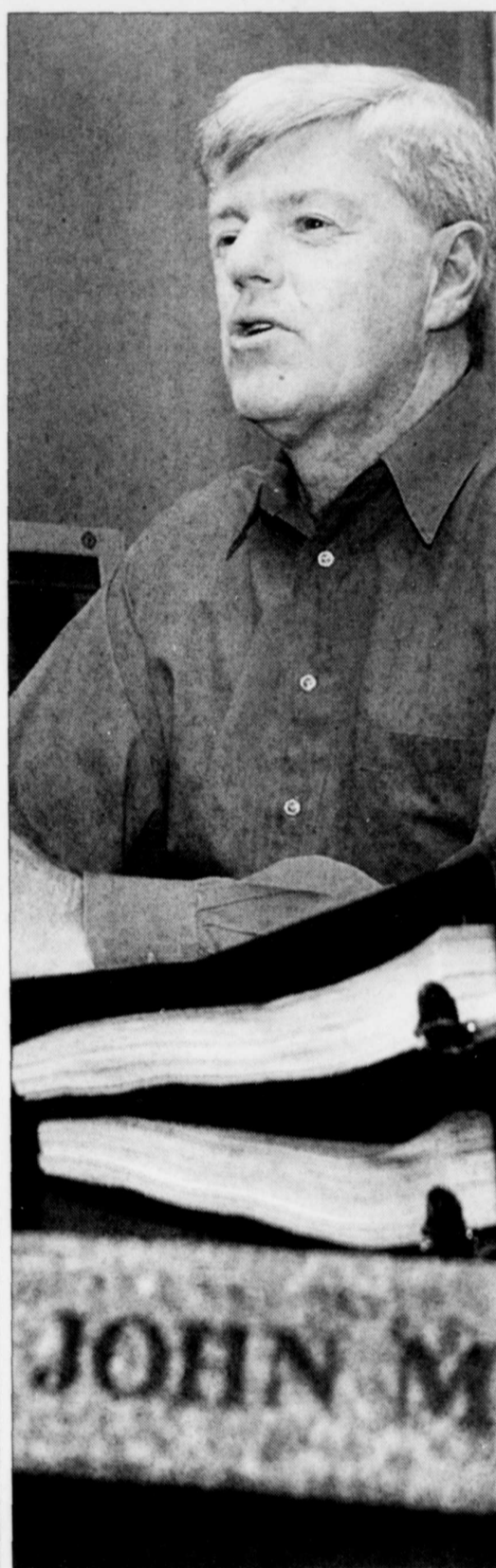
4495 boul. Wilfrid-Hamel, bureau 100

Québec

Infos: Frédéric Couttet, (418) 651-7181

<http://www.ccreq.ca/>

Vous pouvez nous transmettre les coordonnées de vos activités technologiques à [economie@lesoleil.com](mailto:economie@lesoleil.com)



Le ministre fédéral des Finances, John Manley, pourrait diminuer la cotisation à l'assurance-emploi, dont les surplus de 40 milliards \$ ont été souvent critiqués.

## MINISTÈRES

Suite de la C 1

Il a déjà laissé entendre qu'il souhaitait une réforme du système d'assurance-emploi pour l'amener à fonctionner sur une base autosuffisante, plutôt que d'engranger des surplus records. Ottawa a été largement critiqué pour avoir prélevé 40 milliards \$ de plus du régime qu'il n'en a versés en prestations aux chômeurs.

« Les cotisations que les particuliers et les entreprises paient doivent se rapprocher du coût du programme, a-t-il dit.

Nous ne devrions pas avoir un surplus à même les cotisations au régime d'assurance-emploi et j'espère instituer un processus qui mènera à la transparence. »

La même préoccupation de transparence s'appliquera à l'entente de 13,5 milliards \$ sur la santé récemment signée avec les provinces. Le gouvernement veut savoir où ira l'argent des transferts aux provinces, pour s'assurer que ces sommes ne sont pas détournées à des fins autres que médicales.

M. Manley devrait aussi annoncer l'injection de 40 millions \$ par an, pour les deux prochaines années, pour améliorer la formation des immigrants et les aider à s'intégrer au marché du travail canadien.

Des sources prédisent que les autres thèmes clés du budget seront l'amélioration du sort des enfants, la santé, l'assistance militaire et l'aide étrangère, l'environnement et les infrastructures comme les routes et les systèmes d'épuration de l'eau.

40 millions \$ par an dédiés à la formation des immigrants

## VENEZUELA

## La production de brut a atteint 2,1 millions de barils

■ CARACAS — Le président vénézuélien, Hugo Chavez, a annoncé hier que la production de pétrole brut avait atteint 2,1 millions de barils par jour, en progression constante depuis la fin de la crise politique qu'a traversée le pays et qui a particulièrement touché le secteur pétrolier. L'industrie pétrolière a été presque paralysée par une grève de deux mois lancée par l'opposition pour obtenir le départ d'Hugo Chavez. Au plus fort de la crise politique, la société pétrolière publique Petroleos de Venezuela (PDVSA) ne produisait quotidiennement que 150 000 barils. M. Chavez a assuré que l'objectif de production pour le mois de mars était de « trois millions de barils par jour ». (AFP)

## Reuters supprimera 1000 emplois

■ LONDRES — L'agence britannique d'informations Reuters va publier la semaine prochaine le pire résultat financier jamais annoncé par le groupe et la suppression de 1000 emplois, affirmait hier la presse de Londres. Selon *The Independent*, Reuters doit annoncer pour 2002 une perte de plus de 500 millions de livres (plus d'un MM\$). *The Observer* ajoute que c'est la première fois depuis son introduction en Bourse en 1984 que Reuters annonce des pertes. L'agence britannique devrait se recentrer sur son cœur de métier historique de pourvoyeur d'informations financières, en abandonnant son activité dans les logiciels. Durant les 21 derniers mois, le groupe, qui traverse ses pires moments depuis son entrée en Bourse a supprimé 2750 postes, réduisant ainsi son effectif global à 18000 salariés. (AFP)

## National Steel réduit ses pertes

■ MISHAWAKA, Indiana — La société sidérurgique en faillite National Steel a annoncé en fin de semaine une nette baisse de sa perte trimestrielle, conséquence de la réduction de ses coûts et de ses dépenses. Le quatrième trimestre 2002 s'est soldé par une perte nette de 65,0 millions \$, contre une perte de 280,3 millions \$ un an plus tôt, sur un chiffre d'affaires en hausse à 653,1 millions \$ contre 592,7 millions \$. National Steel, qui est au cœur d'une bataille d'OPA entre AK Steel et United States Steel, a dit tabler pour le trimestre en cours sur une légère augmentation de ses livraisons d'acier par rapport à celles des trois derniers mois de 2002, mais elle s'attend toujours néanmoins à une perte sur cette période. (Reuters)

## La banque Abbey National se scindera en deux

■ LONDRES — La banque britannique en difficulté Abbey National va se scinder en deux pour se recentrer sur ses activités en Grande-Bretagne tout en essayant de vendre ses activités non essentielles, écrit le *Sunday Times*. Alors qu'elle doit vendre des éléments d'actif pour reconstituer son capital après les pertes subies par sa banque de gros, Abbey National devrait prévenir les investisseurs qu'il lui faudra peut-être jusqu'à trois ans pour vendre ou fermer cette activité de banque de gros ainsi que sa branche de gestion privée et des activités à l'étranger, précise le journal dominical. (Reuters)

# AUTOMOBILE

## Les plus modifiées de toutes!

Les automobiles destinées aux corps policiers subissent moult transformations

■ Qu'on se le dise: il n'y a probablement pas de véhicules plus modifiés que les voitures de police. Dotées de composantes spéciales à leur sortie de la ligne de montage, elles subissent ensuite plusieurs transformations afin de répondre aux exigences de leurs utilisateurs.

Produits en série par les trois constructeurs nord-américains, les véhicules de poursuite utilisés par les forces de l'ordre du Québec et même du Canada sont équipés à la base du *police pack*, comme il est convenu d'appeler dans le jargon du milieu. Ces voitures sont notamment équipées d'une direction et de freins plus costauds, d'un moteur plus puissant, d'une transmission munie d'un refroidisseur pour

l'huile, d'une batterie et d'un alternateur *heavy duty*, etc.



Jean-François Tardif

jtardif@lesoleil.com

Le reste de l'équipement dont est habituellement dotés chaque véhicule de police est installé par des compagnies spécialisées comme le groupe Nat-Pac. Ce sont aussi elles qui voient à apposer le lettrage, les bandes décoratives et les logos des corps policiers à qui les voitures sont destinées.

« Actuellement, trois modèles de voitures peuvent être équipées du *police pack*, explique Pierre Gauthier, président de Nat-Pac. Il y a le Crown Victoria de Ford, le Caprice de Chevrolet et l'Intrepid de Chrysler, un véhicule que nous avons nous-mêmes développé. Jadis, Volvo produisait aussi une version *police pack*, mais ces véhicules ne sont plus importés au pays parce qu'ils n'offrent pas assez d'espace intérieur. »

Plusieurs autres types de véhicules sont utilisés par les corps policiers comme les 4 X 4 et les mini-vans. Mais ils ne possèdent pas le *police pack*, car ils ne peuvent pas être utilisés pour les poursuites.

### MÉCONNAISSABLES

Entre le moment où il sort de la chaîne de montage et celui où il sera sur la route pour une première patrouille, le véhicule de police subit une véritable métamorphose. Ainsi, c'est tout l'intérieur qui est refait. À la base, les sièges sont changés, les vitres renforcées, les portières protégées, un écran protecteur est installé entre la banquette arrière et les bancs avant, une console avec une radio émettrice et un ordinateur sont ajoutées, etc. À l'extérieur, des gyrophares sont installés, les feux sont modifiés, et le véhicule est identifié aux couleurs de son corps de police.

« Tout dépendant des budgets dont disposent les corps de police, il est aussi possible d'ajouter de nombreux autres équipements, indique M. Gauthier. Les plus en demandes sont le système de caméra vidéo et le radar. Tout dépendant

de l'équipement qu'on installe, la transformation d'un véhicule requiert généralement entre 40 et 60 heures de travail. »

### UN CASSE-TÊTE

M. Gauthier ne le cache pas, modifier des véhicules pour en faire des voitures de police peut parfois s'avérer être un véritable casse-tête. Ainsi, l'idée de Nat-Pac d'exploiter l'Intrepid a même pris des allures de cauchemar. « C'est pas possible le temps, les énergies et l'argent que l'on a investi dans le projet. »

« À la base, nous voulions offrir aux corps policiers une autre alternative à celles qui existaient déjà. Nous avons donc cherché un modèle de série qui était une traction. Nous voulions aussi qu'il possède des sièges baquets, pas de console, qu'il ait quatre portes et, finalement, qu'il soit disponible en blanc. »

Le premier Intrepid a demandé aux ingénieurs de Nat-Pac de nombreuses transformations. Ainsi, le bras servant à changer les vitesses a été raccourci, afin de ne pas entrer en contact avec l'écran de l'ordinateur portatif. Ils ont aussi dû convaincre Chrysler de produire son véhicule avec le *police pack*. Les gens de Nat-Pac ont cependant réussi à surmonter toutes les difficultés. Mais attention, avant de le

mettre sur le marché, ils ont dû prouver aux corps policiers, à leur syndicat et à la CSST que le nouveau véhicule était bien sécuritaire. Au niveau des coussins gonflables, par exemple. Ceux-ci devaient se déployer sans entrer en contact avec l'ordinateur portatif de bord.

« Tous nos calculs indiquaient qu'il n'y avait pas de problème mais c'était pas suffisant, indique M. Gauthier. Nous avons donc dû provoquer le déploiement des coussins gonflables d'un Intrepid devant plusieurs spécialistes. La scène fut également filmée. Ce n'est que par la suite que nous avons obtenu le O.K. de tout le monde pour commercialiser le véhicule. »

« Aujourd'hui, on se félicite de cette initiative. L'Intrepid connaît beaucoup de succès. Il est aimé à cause de sa grande stabilité et parce qu'il ne consomme pas trop de carburant. »

Gauthier estime que l'espérance de vie d'un véhicule au sein d'un corps policier est d'environ deux ans. Pendant cette période, une voiture peut facilement rouler entre 140 000 et 180 000 kilomètres. Par la suite, ils prennent leur « retraite ».

« Ces véhicules sont vendus sur le marché. Et ils sont en grande demande, particulièrement auprès des chauffeurs de taxi. Évidemment, tout l'équipement qui avait été installé dans les voitures est retiré avant que celle-ci ne soit vendue. Les seules composantes qui demeurent sont le *police pack*. »



Pierre Gauthier et Charles Sauger ne le cachent pas: modifier des véhicules pour en faire des voitures de police peut parfois s'avérer être un véritable casse-tête.

### L'espérance de vie d'une voiture de patrouille est d'environ deux ans

## Des métamorphoses québécoises

Il n'existe pas beaucoup d'entreprises spécialisées dans la transformation de véhicules en voitures de police. Au Québec, elles ne seraient que deux ou trois. Nat-Pac, qui a ses bureaux et son atelier dans la Vieille Capitale, est une de celles-là.

« Bien des corps policiers font faire les transformations par leur service des travaux publics, explique Pierre Gauthier, président de chez Nat-Pac. C'est notamment le cas de la Sûreté municipale de Québec et du Service de police de Montréal. Pour l'instant, notre marché est donc du côté des petites municipalités. Mais on est confiant de voir des choses changer. »

Nat-Pac a vu le jour il y a six ans. À l'époque, c'est dans le garage de sa résidence qu'il transformait des véhicules en voitures de police. Une activité qui a éveillé les soupçons des résidents de son quartier qui ont envoyé chez lui... la police.

« J'ai alors été obligé de déménager mon atelier à Limoilou. C'était un garage de terre battue.

C'est par la suite que nous nous sommes installés dans nos locaux de la rue Étienne-Dubreuil. »

### CLÉ EN MAIN

Nat-Pac offre le service « clé en main » aux corps policiers avec lesquels il fait affaires. « Nous vendons des véhicules, mais nous offrons aussi des plans de location. Pour bien des municipalités, c'est une option très intéressante. Acheter des véhicules de police représentent une dépense importante. La location leur permet de réduire leur investissement. »

M. Gauthier insiste aussi pour dire que son entreprise ne s'occupe pas seulement de modifier les véhicules aux goûts et besoins de ses clients. Elle en fait aussi l'entretien.

« Un entretien qui se doit d'être rigoureux et fait au quart de tour puisque les véhicules de police sont inspectés annuellement par le ministère des Transport. Même quand elles ont quitté notre atelier, nous continuons à prendre un soin jaloux des voitures que nous avons produites. » J.-F.T.

### BANC D'ESSAI

## Variations sur un thème bien connu

L'utilitaire FX d'Infiniti mise sur ses qualités dynamiques pour séduire

Conscients que le segment des utilitaires croît depuis maintenant plus de six ans, mais qu'il peut s'effondrer à tout moment, les constructeurs tentent de synthétiser le meilleur, selon eux, de deux formules. Aujourd'hui, près du tiers des ventes dans le segment des utilitaires sport



Éric Lefrançois

Collaboration spéciale

touché ce qu'il est convenu d'appeler un VGM (Véhicule génériquement modifié) ou un *Cross-Over*.

Donc, à l'image du X5 de BMW et du futur Cayenne de Porsche, la FX d'Infiniti mise sur ses qualités dynamiques (tenue de route, freinage, etc.) plus que sur ses aptitudes en tout-terrain, à peu près nulles, pour séduire.

À la différence de certains de ses concurrents, qui semblent le plus souvent dessiner le même véhicule à des échelles différentes, le groupe Nissan paraît réinventer continuellement le genre. On ne sait trop s'il s'agit d'un orgueil démesuré, du souci de mieux faire ou tout simplement d'une boulimie créatrice qui ne semble pas s'éteindre facilement.

La démarche de Nissan n'est pas sans rappeler celle de Chrysler, 20 ans plus

tôt, c'est-à-dire fabriquer une gamme de modèles pratiquement à partir d'une seule et même base mécanique (châssis et moteur). Et comme Chrysler, il y a 20 ans avec sa plateforme K et son moteur de 2,2 litres, Nissan use et abuse de son V6 de 3,5 litres et de sa plateforme FM (Front Midship) inaugurée il y a tout juste un an avec la Infiniti G35.

### PLATEFORME FM

À l'exception de la M45 qui dérive de la Q45, toutes les créations récentes de la marque de prestige de Nissan reposent sur la plateforme FM. Y compris la FX qui entreprend ces jours-ci une carrière dans les salles d'exposition. À la différence que cette fois, cette plateforme retient les services d'un rouage à quatre roues motrices qui fonctionne sur une base temporaire puisqu'il n'entre en action que lorsque les roues arrière motrices perdent de l'adhérence (jusqu'à concurrence de 50%) ou au moment de franches accélérations (pour minimiser le transfert de poids).

Surprenante sur le plan visuel mais néanmoins efficace sur le plan aérodynamique (Cx de 0,35) la FX reprend à son compte quelques tics déjà vus auparavant, comme ce hayon en queue de canard qui n'est pas sans rappeler certaines créations récentes de Renault (Vel Satis, Megane, Avantime), son actuel propriétaire. Avec ses hautes rebondies, elle s'assoit sur d'immenses pneus de 20 pouces (de série sur la 45, en option sur la 35).



Surprenante sur le plan visuel, mais néanmoins efficace sur le plan aérodynamique (Cx de 0,35), la FX partage quelques tics déjà vus auparavant comme ce hayon en queue de canard qui n'est pas sans rappeler certaines créations récentes de Renault (Vel Satis, Megane, Avantime), l'actuel propriétaire d'Infiniti.

Contrairement à leurs homologues américains qui insèrent une version propulsée (roues arrière motrices), les dirigeants d'Infiniti Canada proposent seulement les versions « intégrales » de la FX. Et, bonne nouvelle pour les environnementalistes, la version animée du V6 (FX35) devrait, selon les prévisions du distributeur canadien, être la plus courue.

Contre un peu plus de 50 000 \$ pour la version d'entrée, la FX débarque toute équipée. En fait, un seul — et co-

ûteux — groupe d'options figure au catalogue. Celui-ci, offert pour la rondelle somme de 7500 \$, comprend notamment un système de navigation, un lecteur DVD pour divertir les occupants de la banquette arrière, et une caméra pour faciliter les manœuvres en marche arrière. À cette liste s'ajoute un régulateur de vitesse « intelligent » (qui maintient une distance sûre avec le véhicule qui vous précède). Précisons également que la majorité des aides à la conduite dernier cri sont

réunies: contrôle de la trajectoire, ABS avec répartition et aide au freinage d'urgence et phares bi-Xenon.

### CINQ PETITES PLACES

Présentée comme une cinq places, la FX n'en offre en fait que quatre. Le gain en habitabilité à l'arrière est plus séduisant que les contorsions qu'il faut faire pour atteindre la banquette et surtout s'en extraire en

Voir VARIATIONS en C4 ►

## VARIATIONS

Suite de la C3

raison des puits de roue envahissants qui se font un devoir à chacun de vos passages de salir vos vêtements. Par contre, deux personnes auront plaisir à voyager à l'arrière grâce à des dossiers qui s'inclinent, même si le rangement est limité.

On se désolé toutefois de la modularité du coffre. Bien sûr, il peut avaler, avec le pliage des sièges arrière, plusieurs articles, mais son seuil est élevé, difficilement accessible (aucune poignée extérieure) et la lunette ne nous fait pas le bonheur de se soulever indépendamment du hayon. Pour plus d'espace, il faudra alors utiliser un porte-bagages adaptable sur les barres de toit.

À l'avant, le diamètre de la jante du volant est la première chose qui frappe. Il est petit comme celui d'une voiture sport et laisse deviner que les sensations de conduite différeront beaucoup de celles ressenties à bord des utilitaires « classiques ».

Le tour de propriétaire fournit par ailleurs quelques bonheurs. Les appliques d'aluminium courant sur le tableau de bord, la petite horloge au pied de la console et les vide-poches extensibles dans les portières avant seront appréciés. On aimera aussi la possibilité, contrairement aux autres créations reposant sur la plateforme FM (G35 et G35 Coupe), de pouvoir faire pivoter la colonne de direction sur deux axes. Et les instruments sont regroupés sous une visière. À cela s'ajoute une position de conduite excellente et un soutien lombaire bienvenu. Il ne reste plus qu'à démarrer en tournant la clef (inutile avec la FX 45 à la condition d'avoir en poche la commande codée, comme chez Mercedes).



PHOTOS COLLABORATION SPÉCIALE ÉRIC LEFRANÇOIS  
Le tour de propriétaire fournit quelques bonheurs. Les appliques d'aluminium courant sur le tableau de bord, la petite horloge au pied de la console et les vide-poches extensibles dans les portières avant seront appréciés.

## Dure, dure la suspension...

Ferme de direction à l'allure soutenue, cette Infiniti ne dévie jamais de sa trajectoire

ÉRIC LEFRANÇOIS

Collaboration spéciale

C'est sur les routes désertiques de l'Arizona que nous avons pu nous forger une première opinion de cet utilitaire qui prétend se comporter comme une voiture sport. Aussi bien le dire tout de suite, on n'en fera certes pas une sportive car elle manque vraiment de vivacité, mais l'agrément de grand tourisme est là.

Même si son centre de gravité est élevé et que son poids frise les deux tonnes, la FX est neutre et étonnamment facile à placer dans les virages. Ferme de direction à allure soutenue, cette Infiniti ne dévie jamais de sa trajectoire et filtre convenablement, mais sans plus, les racords et les compressions rencontrés sur son passage. Mais les routes de cet État américain sont franchement mieux entretenues que les nôtres et de ce fait les suspensions de la FX risquent de vous paraître bien fermes.

## MANQUE DE DÉBATTEMENT

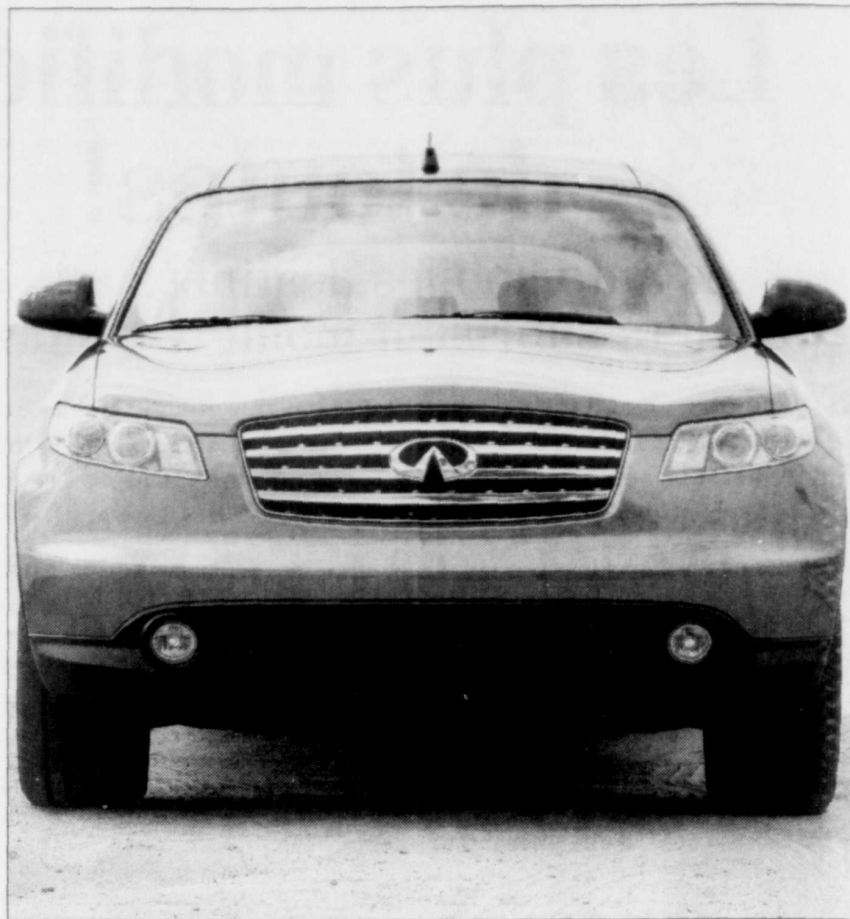
Trop fermes lorsque la FX est dotée de l'ensemble sport et des pneus de 20 pouces (de série sur la 45, en option sur la 35). Équipée de la sorte, sur mauvaises routes, les suspensions manquent cruellement de débattement. C'est le seul reproche de comportement que l'on pourra lui opposer car, pour le reste, le tangage et le roulis sont bien maîtrisés et l'arsenal électronique veille sur tout débordement possible de motricité. En fait, tous participent à éliminer l'impression de vitesse qui transparaît seulement lorsque les virages se mettent à zigzaguer.

Excepté pour tous ceux qui valorisent une prestation mécanique raffinée, le fait de passer de huit à six cylindres n'est pas si pénalisant que cela. On est prêt à sacrifier la douceur et le velouté du huit cylindres pour un V6 plus économique, assez discret en terme de confort, mais présent lorsqu'on le sollicite. En fait, dans l'absolu, les accélérations du V6 sont même assez brillantes et on n'a jamais la sensation de trainer. La belle prestation de deux mécaniques, le V6 surtout, est attribuable aussi à une boîte à cinq vitesses judicieusement étagées, mais qui étrangement ne permet pas de sélectionner au volant les changements de vitesses. Dommage.

## FREINAGE PUISSANT

Dans des conditions normales d'utilisation, le freinage, largement dimensionné pour les besoins de la FX, s'est montré puissant et facile à doser. En revanche, il manque de constance dès qu'il est fortement sollicité.

À la lumière de cette première prise en main, la FX d'Infiniti nous a laissé mi-figue, mi-raisin. Elle fait la part belle aux qualités dynamiques, mais semble avoir trop oublié sa nature utilitaire (rangements, polyvalence). À tel point que nous nous demandons bien s'il ne serait pas préférable d'attendre la sortie de la G35 à traction intégrale dans quelques mois. Mais vous préférez un « camion », n'est-ce pas ?



La FX d'Infiniti laisse mi-figue, mi-raisin: elle fait la part belle aux qualités dynamiques, mais semble avoir trop oublié sa nature utilitaire (rangements, polyvalence).

## LA NOUVELLE GÉNÉRATION

	CADILLAC SRX	INFINITI FX
Empattement / longueur (mm)	2956/4950	2850/4803
Largeur / hauteur (mm)	1884/1671	1925/1674
Capacité de remorquage (kg)	454 (1500*)	1500
Troisième banquette	oui (option)	non

\* Avec groupe remorquage

TABLEAU: LE SOLEIL

## LE POUR ET LE CONTRE

## Nous aimons

- Ligne originale
  - Agrément de conduite (pour un utilitaire)
  - Rapport prix/équipements
- Nous aimons moins**
- Suspension sport trop ferme
  - Places arrière, difficiles d'accéder et de s'en extraire
  - Coffre moyen

## CE QU'IL FAUT RETENIR

- Marque : Infiniti
- Modèle : FX35 et FX45
- Fourchette de prix : 52 500 \$ à 59 900 \$
- Lieu d'assemblage : Japon
- Garantie de base : 4 ans/100 000 km (assistance routière comprise)
- Chez les concessionnaires : maintenant
- Site Internet : www.infiniti.ca (site bilingue)
- Concurrentes : Cadillac SRX, Chrysler Pacifica, Volvo XC90

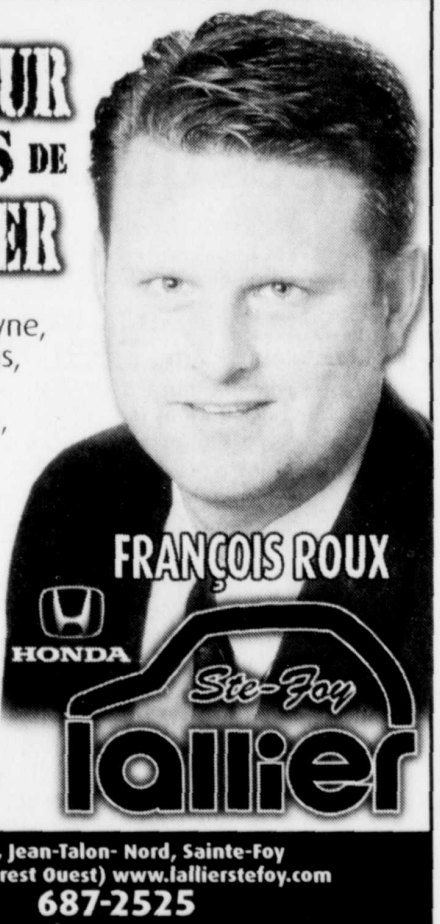
## SURVOL TECHNIQUE

- Moteur : V8 DACT, 4,5 litres, 32 soupapes (V6 DACT, 3,5 litres, 24 soupapes)
  - Puissance : 315 chevaux à 6400 tr/mn (280 à 6200 tr/mn)
  - Couple : 329 li-pi à 4000 tr/mn (270 li-pi à 4800 tr/mn)
  - Transmission de série : semi-automatique à cinq rapports
  - Transmission optionnelle : aucune
  - Poids (kg) : 1964 (1917)
  - Rapport poids-puissance : 6,23 (6,84)
  - Accélération 0-100 km/h (sec.) : 7,8 (8,9) \*
  - Consommation moyenne (L/100 km) : 16,3 L/100 km (15,5 L/100 km)
  - Capacité du réservoir d'essence (litres) : 90
  - Essence recommandée : super (ordinaire)
  - Direction : crémaillère, assistance hydraulique
  - Diamètre de braquage (mètres) : 11,8
  - Suspension av / arr : indépendante / indépendante
  - Freins av / arr : disque / disque, ABS et EBD de série
  - Pneus (av / arr) : 265 / 50R20 (265 / 60R18)
- Entre parenthèses, les données du FX35  
\*chronométrage manuel

**VENDEUR DU MOIS DE JANVIER**

Sandy, Jocelyne, Denise, Girgis, Frédéric, Pierre-André, Claudine, Denis, Julie, Louise, Kim, Sonny et Chantal, merci.

Grâce à vous, j'ai mérité cet honneur.



FRANÇOIS ROUX

**lallier**

2000, Jean-Talon - Nord, Sainte-Foy (boul. Charest Ouest) www.lallierstefoy.com  
687-2525

## La Corporation vous informe....



Monsieur Prime Roberge  
Roberge Hyundai et Roberge Nissan  
Administrateur de la Corporation



## LA MOUTARDE VOUS MONTE VITE AU NEZ? DANGER!

La rage au volant, ça vous dit quelque chose? Allez, pensez-y. Juste hier encore, ce conducteur qui vous suivait comme s'il voulait chevaucher le coffre arrière de votre voiture. Ou cet autre automobiliste qui n'a jamais voulu vous laisser entrer sur l'autoroute engorgée. Mais si! Voilà tout le problème: l'agressivité au volant nous guette tous.

Partager la route, c'est aujourd'hui partager nos propres frustrations avec celles de milliers d'autres automobilistes qui, comme tout le monde, roulent stressés, fatigués, tracassés, etc. Et c'est justement quand on ne se contrôle plus soi-même que le moindre incident, aussi banal soit-il, génère une affreuse « montée d'adrénaline ». Doigt d'honneur, puis bras d'honneur, il ne manque plus qu'une toute petite étincelle et voilà que tout dégénère.

La règle d'or? Se retenir soi-même et ne pas en rajouter si, malgré soi, on provoque l'autre. Évitez de fixer du regard, ne klaxonnez pas, bref, n'en rajoutez pas et ne courez pas les ennuis. Au fait, si c'était vous le principal responsable... Y avez-vous déjà pensé? Du calme!

Ce n'est pas d'hier...

« Cher appui-tête, c'est à ton tour... » - L'an 2003 marque le 35<sup>e</sup> anniversaire de l'arrivée du premier appui-tête dans une automobile.

p.l. Cruiser Dodge Dakota Sebring Liberty Caravan Grand Cherokee

**STE-FOY CHRYSLER**

2025, Jean-Talon Sud Sainte-Foy (Québec) (418) 682-2025 www.sfchrysler.com

**Louez à 409\$<sup>+</sup>** par mois

Garantie de 7 ans ou 115 000 km sur le groupe motopropulseur et assistance routière 24 heures sur 24.

Location de 48 mois. Comptant initial de 5 015\$ ou échange équivalent. Transport inclus. Taxes en sus.

Jeep Grand Cherokee

nous payons votre premier paiement jusqu'à 500\$ avec aucun dépôt de sécurité.

Une équipe de vrais passionnés

Sebring Liberty Grand Cherokee Sebring Dakota p.l. Cruiser

## Février température (-20°) Les prix Roberge Nissan (-?... Imbattable)

## Qu'est-ce qui rend l'hiver plus doux pour votre budget?



1,8%

financement à l'achat\*\*

• Radio AM/FM stereo 130 watts avec lecteur CD • Siège du conducteur à 8 réglages • Climatisation • Moteur 1.8 L de 126 chevaux • Pneus toutes saisons de 15 po • Barres stabilisatrices avant et arrière • Capot gonflable • Essuie-glaces à séchage intermittent • Dossier arrière rabattable 60/40 • Freins toutes saisons de 16 po • Système antirouille • Et beaucoup plus!

## SENTRA 2003 DE NISSAN

Location à partir de

219\$<sup>+</sup>/mois\*

Comptant initial de 995\$

Transport et préparation inclus

## Qu'est-ce qui est « hot » même à -40°C?



## ALTIMA 2003 DE NISSAN

Location à partir de

319\$<sup>+</sup>/mois\*

comptant initial de 2395\$

Transport et préparation inclus



Meilleur prix pour l'achat • Meilleur prix pour l'échange • Super service

**ROBERGE NISSAN**

**NISSAN**

**822-1475**

1-800-787-1475

6964, boul. Ste-Anne, L'Ange-Gardien GOA 2K0

Visitez notre site www.robergenissan.qc.ca

## Un vrai passionné



David Langevin  
Conseiller du mois de janvier

David aime son travail de conseiller et il met du cœur à l'ouvrage... Tellement, qu'il a remporté le titre de **conseiller du mois de janvier**! Venez partager sa passion de l'auto et des modèles Chrysler, qu'il connaît à la perfection.

**STE-FOY CHRYSLER**

2025, Jean-Talon Sud Sainte-Foy (Québec) (418) 682-2025 www.sfchrysler.com

949-988

949-988
VÉHICULES

SUPERMARCHÉ DE L'AUTO
Voitures 1995\$ et moins

A BAS PRIX. Urgent besoin de voitures de 500 \$ à 3000 \$...
CHEVROLET CAVALIER 1991...
NISSAN SENTRA 1992...

SUPERMARCHÉ DE L'AUTO
Voitures 2000 \$ à 6999 \$

CHEVROLET CAVALIER 1991...
CHEVROLET CAVALIER 1995...
CHEVROLET CAPRICE CLASSIC 1991...

SUPERMARCHÉ DE L'AUTO
Voitures 7000 \$ à 11999 \$

ACURA INTEGRA 1994...
BUICK LESABRE 1997...
BUICK LESABRE LTD 95...
BUICK LESABRE LTD 96...

Mercedes 190 E 1989...
Mercedes 190 E 1992...
Mercedes 190 E 1993...

Mercedes 190 E 1994...
Mercedes 190 E 1995...
Mercedes 190 E 1996...

Mercedes 190 E 1997...
Mercedes 190 E 1998...
Mercedes 190 E 1999...

Mercedes 190 E 2000...
Mercedes 190 E 2001...
Mercedes 190 E 2002...

Mercedes 190 E 2003...
Mercedes 190 E 2004...
Mercedes 190 E 2005...

Mercedes 190 E 2006...
Mercedes 190 E 2007...
Mercedes 190 E 2008...

Mercedes 190 E 2009...
Mercedes 190 E 2010...
Mercedes 190 E 2011...

Mercedes 190 E 2012...
Mercedes 190 E 2013...
Mercedes 190 E 2014...

Chrysler Neon 2000...
Chrysler Neon 2001...
Chrysler Neon 2002...

Chrysler Neon 2003...
Chrysler Neon 2004...
Chrysler Neon 2005...

Chrysler Neon 2006...
Chrysler Neon 2007...
Chrysler Neon 2008...

Chrysler Neon 2009...
Chrysler Neon 2010...
Chrysler Neon 2011...

Chrysler Neon 2012...
Chrysler Neon 2013...
Chrysler Neon 2014...

Chrysler Neon 2015...
Chrysler Neon 2016...
Chrysler Neon 2017...

Chrysler Neon 2018...
Chrysler Neon 2019...
Chrysler Neon 2020...

Chrysler Neon 2021...
Chrysler Neon 2022...
Chrysler Neon 2023...

MAZDA PROTÉGÉ 1999...
MAZDA PROTÉGÉ 2000...
MAZDA PROTÉGÉ 2001...

MAZDA PROTÉGÉ 2002...
MAZDA PROTÉGÉ 2003...
MAZDA PROTÉGÉ 2004...

MAZDA PROTÉGÉ 2005...
MAZDA PROTÉGÉ 2006...
MAZDA PROTÉGÉ 2007...

MAZDA PROTÉGÉ 2008...
MAZDA PROTÉGÉ 2009...
MAZDA PROTÉGÉ 2010...

MAZDA PROTÉGÉ 2011...
MAZDA PROTÉGÉ 2012...
MAZDA PROTÉGÉ 2013...

MAZDA PROTÉGÉ 2014...
MAZDA PROTÉGÉ 2015...
MAZDA PROTÉGÉ 2016...

MAZDA PROTÉGÉ 2017...
MAZDA PROTÉGÉ 2018...
MAZDA PROTÉGÉ 2019...

MAZDA PROTÉGÉ 2020...
MAZDA PROTÉGÉ 2021...
MAZDA PROTÉGÉ 2022...

SATURN SC1 2000...
SATURN SC1 2001...
SATURN SC1 2002...

SATURN SC1 2003...
SATURN SC1 2004...
SATURN SC1 2005...

SATURN SC1 2006...
SATURN SC1 2007...
SATURN SC1 2008...

SATURN SC1 2009...
SATURN SC1 2010...
SATURN SC1 2011...

SATURN SC1 2012...
SATURN SC1 2013...
SATURN SC1 2014...

SATURN SC1 2015...
SATURN SC1 2016...
SATURN SC1 2017...

SATURN SC1 2018...
SATURN SC1 2019...
SATURN SC1 2020...

SATURN SC1 2021...
SATURN SC1 2022...
SATURN SC1 2023...

BMW 318i 1997...
BMW 318i 1998...
BMW 318i 1999...

BMW 318i 2000...
BMW 318i 2001...
BMW 318i 2002...

BMW 318i 2003...
BMW 318i 2004...
BMW 318i 2005...

BMW 318i 2006...
BMW 318i 2007...
BMW 318i 2008...

BMW 318i 2009...
BMW 318i 2010...
BMW 318i 2011...

BMW 318i 2012...
BMW 318i 2013...
BMW 318i 2014...

BMW 318i 2015...
BMW 318i 2016...
BMW 318i 2017...

BMW 318i 2018...
BMW 318i 2019...
BMW 318i 2020...

Honda Accord LX 99...
Honda Accord LX 00...
Honda Accord LX 01...

Honda Accord LX 02...
Honda Accord LX 03...
Honda Accord LX 04...

Honda Accord LX 05...
Honda Accord LX 06...
Honda Accord LX 07...

Honda Accord LX 08...
Honda Accord LX 09...
Honda Accord LX 10...

Honda Accord LX 11...
Honda Accord LX 12...
Honda Accord LX 13...

Honda Accord LX 14...
Honda Accord LX 15...
Honda Accord LX 16...

Honda Accord LX 17...
Honda Accord LX 18...
Honda Accord LX 19...

Honda Accord LX 20...
Honda Accord LX 21...
Honda Accord LX 22...

Subaru Outback 1999...
Subaru Outback 2000...
Subaru Outback 2001...

Subaru Outback 2002...
Subaru Outback 2003...
Subaru Outback 2004...

Subaru Outback 2005...
Subaru Outback 2006...
Subaru Outback 2007...

Subaru Outback 2008...
Subaru Outback 2009...
Subaru Outback 2010...

Subaru Outback 2011...
Subaru Outback 2012...
Subaru Outback 2013...

Subaru Outback 2014...
Subaru Outback 2015...
Subaru Outback 2016...

Subaru Outback 2017...
Subaru Outback 2018...
Subaru Outback 2019...

Subaru Outback 2020...
Subaru Outback 2021...
Subaru Outback 2022...

Subaru Impreza 1999...
Subaru Impreza 2000...
Subaru Impreza 2001...

Subaru Impreza 2002...
Subaru Impreza 2003...
Subaru Impreza 2004...

Subaru Impreza 2005...
Subaru Impreza 2006...
Subaru Impreza 2007...

Subaru Impreza 2008...
Subaru Impreza 2009...
Subaru Impreza 2010...

Subaru Impreza 2011...
Subaru Impreza 2012...
Subaru Impreza 2013...

Subaru Impreza 2014...
Subaru Impreza 2015...
Subaru Impreza 2016...

Subaru Impreza 2017...
Subaru Impreza 2018...
Subaru Impreza 2019...

Subaru Impreza 2020...
Subaru Impreza 2021...
Subaru Impreza 2022...

Subaru Legacy GT 2000...
Subaru Legacy GT 2001...
Subaru Legacy GT 2002...

Subaru Legacy GT 2003...
Subaru Legacy GT 2004...
Subaru Legacy GT 2005...

Subaru Legacy GT 2006...
Subaru Legacy GT 2007...
Subaru Legacy GT 2008...

Subaru Legacy GT 2009...
Subaru Legacy GT 2010...
Subaru Legacy GT 2011...

Subaru Legacy GT 2012...
Subaru Legacy GT 2013...
Subaru Legacy GT 2014...

Subaru Legacy GT 2015...
Subaru Legacy GT 2016...
Subaru Legacy GT 2017...

Subaru Legacy GT 2018...
Subaru Legacy GT 2019...
Subaru Legacy GT 2020...

Subaru Legacy GT 2021...
Subaru Legacy GT 2022...
Subaru Legacy GT 2023...

Sunfire 2000
Air climatisé - Automatique - Seulement 59 000 km
MARLIN CHEVROLET-OLDSMOBILE INC. 688-1212

139\$/mois \* \$1500 exigés. 24 000 km/année
MARLIN CHEVROLET-OLDSMOBILE INC. 688-1212

SUPERMARCHÉ DE L'AUTO
Voitures 12 000 \$ à 16 999 \$

SUPERMARCHÉ DE L'AUTO
Voitures 12 000 \$ à 16 999 \$

SUPERMARCHÉ DE L'AUTO
Voitures 12 000 \$ à 16 999 \$

SUPERMARCHÉ DE L'AUTO
Voitures 12 000 \$ à 16 999 \$

SUPERMARCHÉ DE L'AUTO
Voitures de 17 000 \$ et plus

SUPERMARCHÉ DE L'AUTO
Voitures de 17 000 \$ et plus

SUPERMARCHÉ DE L'AUTO
Voitures de 17 000 \$ et plus

SUPERMARCHÉ DE L'AUTO
Voitures de 17 000 \$ et plus

SUPERMARCHÉ DE L'AUTO
Voitures de 17 000 \$ et plus

SUPERMARCHÉ DE L'AUTO
Voitures de 17 000 \$ et plus

SUPERMARCHÉ DE L'AUTO
Voitures de 17 000 \$ et plus

SUPERMARCHÉ DE L'AUTO
Voitures de 17 000 \$ et plus

SUPERMARCHÉ DE L'AUTO
Voitures de 17 000 \$ et plus

SUPERMARCHÉ DE L'AUTO
Voitures de 17 000 \$ et plus

SUPERMARCHÉ DE L'AUTO
Voitures de 17 000 \$ et plus

SUPERMARCHÉ DE L'AUTO
Voitures de 17 000 \$ et plus

SUPERMARCHÉ DE L'AUTO
Voitures de 17 000 \$ et plus

SUPERMARCHÉ DE L'AUTO
Voitures de 17 000 \$ et plus

SUPERMARCHÉ DE L'AUTO
Voitures de 17 000 \$ et plus

SUPERMARCHÉ DE L'AUTO
Voitures de 17 000 \$ et plus

SUPERMARCHÉ DE L'AUTO
Voitures de 17 000 \$ et plus

SUPERMARCHÉ DE L'AUTO
Voitures de 17 000 \$ et plus

RETROUVEZ LES AUTRES RUBRIQUES DANS



# Décès & Avis



**Lucie Lemieux Normand**  
1919 - 2003

À l'hôpital Ste-Monique Les Saules, le 15 février 2003, à l'âge de 84 ans, est décédée dame Lucie Lemieux épouse de feu monsieur Louis-Georges Normand. Elle demeurait à Québec. Elle a été confiée au

**PARC COMMÉMORATIF LA SOUVENANCE**  
La famille recevra les condoléances à la résidence funéraire

**DE LA DURANTAYE & FILS**

560, rue du Souvenir, Cap-St-Ignace  
mardi de 19h à 22h, mercredi, jour des funérailles, à compter 11h. Le service religieux sera célébré le mercredi 19 février 2003 à 14h, en l'église Cap-St-Ignace et de là au crématorium. Ses cendres seront déposées ultérieurement au cimetière Belmont. Elle laisse dans le deuil, sa fille Nicole; ses petits-enfants: Christian et Alexandre Chartier Normand; ses frères Louis-Marie (feu Albertine Dominique), Georges-Émile (Yvonne Richard); ses belles-sœurs et beaux-frères: Thérèse Proulx (feu Léopold Lemieux), Isabelle Francoeur (feu Maurice Normand), Rita Normand (feu Robert Lessard), Marcellin Normand (feu Marguerite Claperton); ainsi que plusieurs neveux, nièces, cousins, cousines et ami(e)s. Un sincère remerciement est adressé à tout le personnel de l'hôpital Ste-Monique pour leur dévouement et les bons soins prodigués.

Pour renseignements: (418) 246-5337  
Télécopieur: (418) 246-5115  
Courriel: duran4ge@globetrotter.net  
Site Web: www.lapinecloutier.com  
Membres de la Corporation des thanatologues du Québec

**765 Monuments**

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

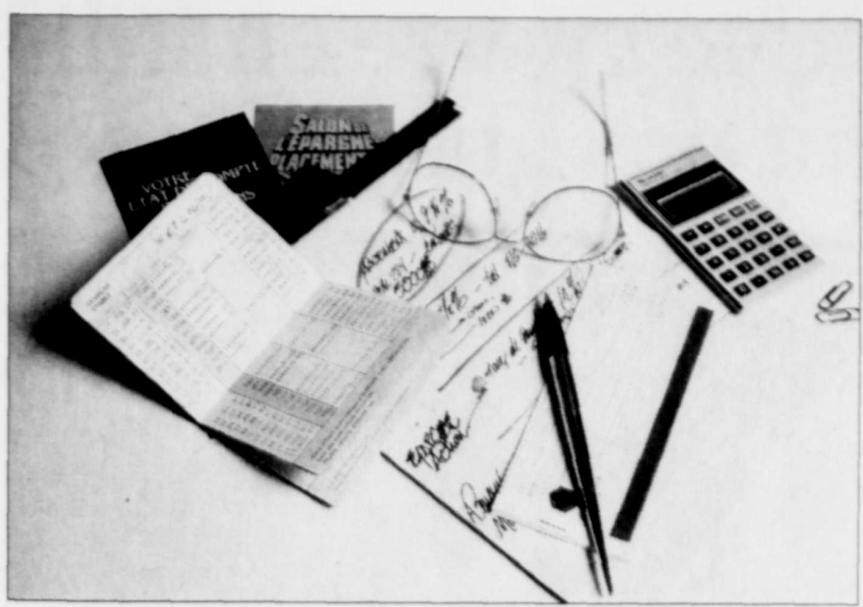
**Un souvenir pour les proches**  
Faites plastifier l'avis pour seulement 3 \$  
3 \$ par copie, livré par envoi postal  
**844-4444**  
**LE SOLEIL**

**Cimetière Notre-Dame-de-Belmont**  
Nous tenons à informer les familles éprouvées que nous procédons à l'inhumation des urnes cinéraires et des cercueils durant la période hivernale.  
Nos plus sincères condoléances à vous et à vos proches.  
2176, avenue Chapdelaine, Sainte-Foy  
**527-2975**

**NOUS SOMMES LÀ...**  
**Services aux personnes atteintes de cancer et à leur famille**

- Soutien affectif (individuel ou en groupe)
- Transport
- Pansements, perruques et prothèses mammaires
- Accessoires pour personnes laryngectomisées ou colostomisées
- Hébergement à la Maison de la Société
- Documentation

Société canadienne du cancer Canadian Cancer Society  
1040, avenue Belvédère, bureau 214 Sillery (Québec) G1S 3G3  
**Téléphone : (418) 683-8666**  
Don en ligne : [www.quebec.cancer.ca](http://www.quebec.cancer.ca)



Archives Le Soleil  
Pour certains, la question demeure la même, peu importe l'angle à partir duquel on l'aborde: vaut-il mieux travailler plus longtemps, se serrer la ceinture pendant sa vie active ou encore diminuer son train de vie une fois à la retraite?

## REER: combien économiser pour sa retraite?

STÉPHANIE GRAMMOND  
Le Presse

■ C'est LA question que se posent tous les épargnants qui doivent compter sur leurs économies pour prendre leur retraite: combien d'argent dois-je mettre de côté pour conserver le même train de vie?

Ce ne sont pas seulement les travailleurs autonomes, entièrement responsables de leurs finances, qui doivent se creuser les méninges. Un nombre grandissant d'employés dotés d'un régime de retraite à cotisations déterminées (par opposition à un régime à prestation déterminées), doivent aussi faire leurs propres prévisions financières en vue de la retraite.

S'il veut maintenir le même niveau de vie à la retraite, un travailleur qui commence à économiser dès l'âge de 25 ans devra investir dans son REER de 4% à 10% de son revenu annuel brut, si l'on se fie aux calculs du planificateur financier Martin Dupras. Le conseiller principal du Groupe-conseil Aon a procédé à quatre simulations, avec un revenu annuel de 20 000 \$ à 80 000 \$, pour donner une idée du pourcentage du revenu qu'il faut économiser chaque année, selon l'âge au début des contributions.

**En commençant à 25 ans, il suffit d'investir 4 à 10% de son revenu annuel pour maintenir son niveau de vie à la retraite**

On constate que pour une personne de 35 ans, la barre est déjà plus haute: les contributions nécessaires atteignent de 7% à 16%, selon le salaire.

La situation se corse pour quelqu'un qui commencerait à contribuer à 45 ans. Il pourrait être obligé d'économiser plus du quart de son revenu brut. Puis, à 55 ans, on voit que le retard n'est plus possible à rattraper... puisqu'il faudrait consacrer une part trop importante du salaire (30% à 69%) pour garder le même train de vie une fois l'âge de la retraite venu (65 ans).

À ce point, la question n'est donc plus la même... Elle devient: combien d'années supplémentaires serai-je forcé de travailler? Ou encore: jusqu'à quel point vais-je devoir réduire mes dépenses à la retraite?

**VOS BESOINS**

Bien sûr, les chiffres que nous présentons ne constituent qu'un ordre de grandeur, puisque les hypothèses pour la planification de la retraite varient énormément d'une personne à l'autre.

Voyons un peu les différentes variables. Premièrement, comme un retraité n'a plus à faire différentes cotisations, on dit souvent qu'il n'aura besoin à la retraite que de 70% du montant qu'il recevait lorsqu'il travaillait, pour avoir autant d'argent dans ses poches. Mais cette règle est peu fiable, dit M. Dupras. Selon lui, il faut plutôt prévoir 80% à 84% du salaire à la retraite pour conserver exactement le même revenu disponible. Par exemple, un travailleur qui gagne 40 000 \$ par année, verse 819 \$ en assurance emploi, 1802 \$ pour la Régie des rentes du Québec (RRQ), 4000 \$ pour sa cotisation REER, et 7937 \$ en impôts. En bout de ligne il lui reste une somme nette de 25 442 \$. Si cette personne était à la retraite, elle n'aurait plus à faire toutes ces contributions et paierait un peu moins d'impôt (6603 \$). Avec un revenu brut de seulement 31 945 \$ (80% de son salaire), elle aurait autant d'argent à sa disposition.

Deuxièmement, bien des retraités ne conservent pas le même train de vie et ils n'auront donc peut-être pas besoin

de prévoir des revenus équivalents à leur revenu d'emploi. Cependant, cet aspect de la planification de la retraite est très difficile à quantifier. Un retraité peut avoir besoin de moins de revenus, car il n'a plus à assumer l'hypothèque, les études des enfants, etc. D'autre part, un autre retraité peut avoir besoin de revenus additionnels à cause de dépenses plus élevées pour meubler ses loisirs.

Troisièmement, pour déterminer le niveau de la rente annuelle que le retraité pourra s'offrir à partir de ses propres économies, il faut connaître le montant des prestations gouvernementales auxquelles il aura droit. À partir de 65 ans, tous les Canadiens ont droit à la pension de sécurité de la vieillesse qui est fixée à 5440 \$ par année. Mais elle baisse lorsque le retraité a un revenu imposable (autre que la pension) supérieur à 57 879 \$. Puis, elle diminue graduellement pour tomber à zéro lorsque le revenu atteint 94 145 \$. Les retraités qui ont cotisé à la Régie des rentes du Québec (RRQ) ont aussi droit à la rente qui est établie en fonction du salaire et du nombre d'années de cotisation. Le niveau maximal est de 9615 \$.

Enfin, le quatrième ingrédient à prendre en compte, pour déterminer le montant dont il faudra disposer à la retraite, est l'espérance de vie. Par exemple, une femme qui a présentement 30 ans peut espérer vivre jusqu'à 85 ans et un homme du même âge, jusqu'à 80 ans. Si l'âge de la retraite est fixé à 65 ans (ce qui peut être très variable), une personne de 30 ans peut donc espérer vivre 15 ou 20 ans à la retraite.

Mais les gens oublient souvent qu'ils vivront bien au-delà de leur espérance de vie. [Il est dangereux de faire ses prévisions de retraite en fonction de l'espérance de vie, car il s'agit d'une moyenne et on a une chance sur deux de vivre plus longtemps. Il faut regarder six à sept ans plus loin que son espérance de vie], suggère Martin Dupras.

Notez que notre simulation évacue la variable de l'espérance de vie puisque la somme qu'il faut détenir à la retraite pour conserver des revenus équivalents, a été établie en supposant que le retraité utilisera le montant pour acheter une rente viagère qui lui sera garantie jusqu'à la fin de ses jours. Toutefois, cela ne signifie pas qu'il s'agisse de la solution de placement la plus appropriée.

**PRÉVISIONS FINANCIÈRES**

Cela dit, le calcul des sommes à mettre de côté à chaque année pour épargner ce montant dépend aussi des rendements anticipés.

Pour être certain de parvenir à ses fins, il vaut mieux miser sur un rendement plus prudent, comme celui de 6% que nous avons utilisé pour notre simulation. Pourtant, les investisseurs canadiens s'attendent à un rendement de 8,9% en moyenne pour leur portefeuille l'an prochain, selon le sondage de la Banque TD. Ambitieux!

Sachez que pour les cinq prochaines années, les gestionnaires de caisse de retraite s'attendent à un rendement annuel de 8% pour les actions canadiennes et de seulement 4,9% pour les obligations, selon une enquête menée par la firme de consultation en placements Mercer.

Finalement, en ce qui a trait à l'âge du début des cotisations, il n'en tient qu'à vous! Mais bien entendu, plus on attend et plus ce sera pénible.

## BUDGET AMÉRICAIN Les critiques de Greenspan pourraient lui coûter son poste

WASHINGTON (AP) — Alan Greenspan a beau être président de la Réserve fédérale et un républicain, comme le président George W. Bush, ses critiques de la semaine dernière à l'endroit du budget présidentiel pourraient lui coûter cher.

S'adressant au Congrès, M. Greenspan a déclaré qu'on ne devrait pas réduire les impôts comme le propose le président quand on n'a pas l'argent pour le faire. Pour les démocrates, une telle prise de position de la part du président de la Réserve fédérale revient à donner le « baiser de la mort » au budget de 1300 milliards \$ de M. Bush.

Pendant que certains républicains se disaient trahis par M. Greenspan, la Maison-Blanche, elle, s'appliquait à

réduire les dommages, en signalant que le président de la Réserve n'avait aucunement attaqué le point le plus important du budget, soit l'élimination de l'impôt sur les dividendes.

Pour leur part, les économistes privés ont trouvé remarquable que M. Greenspan, après 15 ans à la tête de la Réserve fédérale, ait pu naviguer aussi bien dans un champ de mines politiques. De quoi se demander si M. Greenspan ne s'inquiétait plus du tout de son avenir.

« On a l'impression ou bien que M. Greenspan ne veut plus être reconduit à son poste l'année prochaine, ou il sait déjà qu'il ne le sera pas », croit Paul Kasriel, économiste en chef de Northern Trust de Chicago.

À la Maison-Blanche, on a eu tôt fait cependant de nier toute fracture entre le président Bush et M. Greenspan ou encore la nomination d'un successeur au président de la Fed.

« Son mandat ne finira même pas avant le milieu de l'année prochaine, alors c'est un peu ridicule de parler de ça », a déclaré une porte-parole, Claire Buchan.

M. Greenspan avait par contre été très favorable au premier budget de George W. Bush en 2001, un budget qui prévoyait des réductions d'impôt de 1350 milliards \$ sur 10 ans. À l'époque, M. Greenspan estimait que les surplus projetés de 5600 milliards \$ étaient largement suffisants pour réduire à la fois les impôts et la dette nationale, qui a toujours été son principal impératif.

Depuis, le surplus s'est avéré un mirage, complètement rattrapé par la récession, le coût de la lutte contre le terrorisme et les réductions d'impôt.

Au Congrès, M. Greenspan a d'autre part jeté un doute sur le principal argument de M. Bush, soit que l'économie a besoin d'un grand coup de pouce de l'État.

Une telle chose n'est pas nécessaire, croit-il. Selon lui, aussitôt que l'incertitude sur la guerre en Irak aura été dissipée, l'économie se relancera d'elle-même.

David Jones, qui a déjà écrit quatre bouquins sur l'ère Greenspan, soutient que celui-ci devrait pouvoir rester en poste aussi longtemps que le prévoit la loi américaine. Si sa santé tient le coup, M. Greenspan, qui aura 77 ans le mois prochain, pourrait demeurer président de la Fed jusqu'au 31 janvier 2006.

« Pour le moment, l'administration Bush ne pense qu'à la guerre et l'année prochaine, il ne pensera plus qu'à un second mandat », conclut M. Jones.



AP  
« On a l'impression que M. Greenspan ne veut plus être reconduit à son poste l'année prochaine, ou alors qu'il sait déjà qu'il ne le sera pas », croit un économiste. La Maison-Blanche a toutefois nié toute fracture avec le président de la Réserve fédérale.

## Offres de financement à 0%: planifiez bien votre achat

■ TORONTO (PC) — Ce sont des offres de financement qui semblent imbattables: pas de comptant à verser, pas d'intérêts ou de paiements à effectuer avant un an, pas de risque.

Mais attention. Si vous n'avez pas l'argent requis lorsque la date anniversaire approchera, le coût de ce divan contemporain pourrait défoncer votre budget.

Les offres promotionnelles ne semblent pas avoir de fin, avec une nouvelle promotion apparaissant à la radio ou à la télévision à chaque nouvelle saison. Elles visent à attirer les consommateurs dans les magasins avec une variété d'options pour financer un important achat de meubles, d'électroménagers ou d'appareils électroniques.

Le grand détaillant en ameublement Léon a été un des premiers au Canada à se lancer dans les offres de financement sans paiement ni intérêts, mais maintenant, plusieurs autres détaillants dans les secteurs de l'ameublement, des électroménagers, de l'électronique et même de l'automobile ont suivi avec leurs propres options de financement.

Pour les personnes qui savent gérer leurs finances et qui peuvent épargner le montant en moins d'un an, ou quelle que soit la période sans paiement ni intérêts prévue, l'offre revient à un prêt sans intérêts.

Mais pour ceux qui gèrent mal leurs finances personnelles et qui peuvent connaître quelques urgences financières au cours de l'année, le prêt peut subitement se retrouver avec un taux d'intérêt pouvant atteindre 29%. « Je ne déconseillerai jamais ce genre d'achat parce qu'il peut être bien planifié et peut constituer un geste financier très avisé, a déclaré Laurie

Campbell, une gestionnaire chez Credit Counseling Service de Toronto. Si vous gardez l'argent en banque et conservez l'intérêt pour une année, c'est très intelligent. »

Mais si l'argent n'est pas là, attention. « Les gens sont généralement optimistes en ce qui concerne leurs finances, mais dans les faits, beaucoup ne seront pas capables de payer l'article un an après son achat », a affirmé M<sup>me</sup> Campbell.

Une forte proportion des consommateurs qui optent pour ces offres n'ont pas l'argent maintenant et ne l'auront probablement pas dans un an.

Comme dans tout contrat, il faut lire les petits caractères avant d'apposer sa signature au bas du document.

Bien qu'on fasse valoir qu'il n'est pas nécessaire d'effectuer un paiement initial, le consommateur peut avoir à payer des frais administratifs de 40 \$ à 50 \$ et à défrayer immédiatement les taxes.

**PETITS CARACTÈRES**

Certains de ces contrats de financement comprennent une clause qui prévoit que des intérêts seront chargés à partir de la date d'achat de l'article, et non pas à partir de la date du paiement qui n'a pas été effectué, si le consommateur ne parvient pas à payer la facture au moment prévu.

Cela peut être très coûteux avec un taux d'intérêt annuel de près de 30%. Sur un achat de 1000 \$, on parle d'une somme supplémentaire de près de 300 \$.

**Dépasser l'échéance peut être très coûteux**

## Great-West offrirait 7,1 MM\$ pour Canada-Vie

TORONTO (PC) — La compagnie d'assurance-vie Great West serait prête à verser 7,1 milliards \$ pour faire l'acquisition de Canada-Vie afin de contrer sa rivale Manuvie, indiquaient hier soir des rapports de presse.

La Great-West, qui est contrôlée par la Corporation Power, de la famille Desmarais, de Montréal, négocie déjà depuis un certain temps avec Canada-Vie, qui cherche à éviter l'offre d'achat non sollicitée de Manuvie, de 6,2 milliards \$, affirme le site Internet du quotidien *The Globe and Mail*.

La transaction pourrait être annoncée aussi tôt qu'aujourd'hui, au prix de 44,50 \$ l'action — en argent ou par échange d'actions, affirme le *Globe and Mail* en citant un rapport de presse du *Wall Street Journal*.

Une fusion Great-West-Canada-Vie créerait la plus importante compagnie d'assurance-vie au Canada en termes de revenus, de bénéfices et en valeur boursière.

Elles formeraient le plus gros assureur au pays

En se basant sur les résultats financiers rendus publics par ces deux assureurs, ils présenteraient un bilan combiné de 1,4 milliard \$ en bénéfice, de 25,3 mil-

liards \$ en revenus, de près de 100 milliards \$ en actifs et une capitalisation boursière de 20,2 milliards \$, estime le site Internet du *Globe and Mail*.

En décembre dernier, Canada-Vie avait rejeté l'offre d'achat non sollicitée de 6,2 milliards \$ de Manuvie, la qualifiant d'« inadéquante », et avait demandé à ses actionnaires de ne pas déposer leurs actions pendant qu'elle cherchait à trouver un acquéreur plus généreux.

L'an dernier, la compagnie d'assurance-vie Sun Life est devenue la plus importante du secteur au Canada en faisant l'acquisition de Clarica pour la somme de 7 milliards \$.

Les compagnies d'assurance-vie Sun Life, Clarica, Manuvie et Canada-Vie étaient auparavant détenues par les détenteurs de police, mais elles sont devenues des entreprises publiques voilà quelques années par le fait de leur démutualisation. Ce processus en a par contre fait des cibles idéales pour des prises de contrôle ou des fusions dans une industrie en phase de consolidation.

La Canada-Vie gère un actif s'élevant à plus de 65 milliards \$. Son siège social se trouve à Toronto, mais l'entreprise est active au Canada, aux États-Unis, en Irlande, en Grande-Bretagne, en Allemagne, au Brésil, à Hong Kong et dans les Antilles.

## Une guerre en Irak ne ferait pas que des perdants...

■ (© Libération) — Certains produits, aux États-Unis et en Europe, pourraient profiter d'une guerre contre l'Irak. De l'huile aux télécoms en passant par les ouvre-boîtes, petite revue non exhaustive.

La guerre du Golfe est encore dans les mémoires des spécialistes de l'épicerie sèche. Chez Lesieur, on se souvient de « l'engouement pour l'huile d'arachide, un produit généralement acheté par une cible plus âgée que la moyenne ». Ce qui tend à démontrer que les plus de 50 ans se prémunissent plus volontiers. « Au final, les ventes n'ont pas bénéficié des stocks de protection, nuance-t-on chez le sucrier Beghin Say. Ce qu'on vend en plus pendant un mois, on le retranche ensuite. Les gens ne se mettent pas à manger plus de sucre. »

Lundi, trois jours après avoir fait passer à « risque élevé » le niveau d'alerte terroriste, les autorités fédérales américaines ont diffusé des



La peur des attentats pourrait conduire les gens à voyager moins, et donc à recourir davantage aux technologies de télécommunication.

conseils aux Américains pour se préparer à des attaques chimiques ou biologiques: acheter de l'eau et de la nourriture pour tenir trois jours, du ruban adhésif (pour colmater les fenêtres), des bâches en plastique, des torches électriques, un ouvre-boîtes, une radio. Depuis, les magasins de bricolage ne désempellent pas. Chez Stronider (banlieue de Washington), les bâches en plastique sont toutes parties dans l'après-midi de lundi.

Certains magasins Home Depot ont regroupé leurs produits sécuritaires sous un panneau spécial, mais d'autres hésitent pour ne pas « donner l'impression de profiter financièrement des tensions ».

Les magasins de surplus militaire américains voient depuis décembre débarquer une nouvelle clientèle: des gens qui leur demandent des combinaisons chimiques et biologiques et des masques à gaz. Ces produits ne

sont pourtant pas sur la liste des achats recommandés par l'administration Bush. Les clients demandent « le modèle israélien », selon le *Miami Herald*. Certains sites Web proposent des annonces alléchantes, comme cette offre « familiale » pour un masque fabriqué en Suède: quatre masques « OTAN » pour seulement 249 \$.

La guerre pourrait favoriser l'activité des télécoms. Les attentats du 11 septembre et la psychose qui s'en était suivie s'étaient traduits, pour France Télécom, par une poussée des abonnements mobiles dans les entreprises et des demandes de sécurité dans les réseaux. Légère croissance, aussi, des videoconférences après les coupes sombres opérées par les sociétés dans les déplacements de leurs personnels.

Traditionnelle valeur refuge, l'or n'a pas attendu la guerre pour grimper. Le 5 février, juste avant le discours du secrétaire d'État américain, Colin Powell, devant le Conseil de sécurité de l'ONU, le cours du métal jaune a atteint son plus depuis six ans. En un an, les cours ont gagné plus de 20 %.

VOLVO pour la vie

SI JAMAIS IL Y A UNE TEMPÊTE, VOUS POURREZ TOUJOURS PRENDRE LES PETITS CHEMINS



1 250\* \$ d'accessoires. Maintenant de série avec les modèles à traction intégrale. Pour une durée limitée, avec toutes les S60 AWD, V70 AWD et XC70 Cross Country 2003, vous pouvez faire installer 1 250 \$\* d'accessoires Volvo authentiques par le concessionnaire. Ajoutez à cela nos taux avantageux de crédit-bail et de financement et vous ne trouverez meilleur moment pour découvrir la traction intégrale de Volvo. Pour en savoir plus long, visitez un concessionnaire Volvo ou le site volvocanada.com.

VOLVO DE QUÉBEC 2230, rue Jean-Talon Nord, Ste-Foy, G1N 2G3 (418) 682-1112 www.volvodequebec.com

Le PDSF pour une Volvo S60 2.5T AWD/XC70 2003 est de 43 995 \$-49 495 \$. \*Offre temporaire faite par l'intermédiaire des concessionnaires Volvo participants et des Services Financiers Automobiles Volvo du Canada sur approbation de crédit. À titre d'exemple, location d'une Volvo S60 2.5T AWD 2003 (incluant groupe premium et peinture métallique) PDSF: 47 545 \$/XC70 PDSF: 49 495 \$; 849,00 \$/99,06 \$ par mois, pendant 48 mois, acompte: 2 744,99 \$/1 725 \$. Le coût total de location est de 28 352,00 \$/28 754,88 \$. Prix d'achat à l'échéance du bail de 23 640,00 \$/26 101,40 \$. Le prix peut varier en fonction de l'équipement ajouté. Le premier paiement mensuel et le dépôt de garantie de 800 \$/700 \$ sont dus au début de la location. Kilométrage limité à 20 000 km par an (franchise de 0,15 \$ par kilomètre excédentaire). Taxe de location: 2,8 \$/4,8 \$. Frais de transport et de livraison de 1 100 \$. Taxes, immatriculation et assurance en sus. Le concessionnaire peut réduire le prix de vente au de location. L'offre stipule que toutes les Volvo S60 2.5T AWD, V70 2.5T AWD et XC70 Cross Country 2003 neuves achetées chez un concessionnaire Volvo participant, pour une durée limitée, et inclut les accessoires installés par le concessionnaire pour une somme de 1 250 \$, restitution incluse. Le client peut opter pour un crédit en argent de 750 \$, applicable à l'achat d'une S60 AWD/V70 AWD ou XC70 Cross Country au lieu de 1 250 \$ en accessoires. L'offre ne s'applique pas à la XC90 et se termine le 31 janvier. Taxes en sus. Certaines conditions s'appliquent. Tous les détails chez votre concessionnaire Volvo. ©2003 Automobiles Volvo du Canada Ltée. «Volvo pour la vie» est une marque de commerce de Automobiles Volvo du Canada Ltée. Bouton toujours votre symbole de sécurité. Visitez www.volvocanada.com.

SUBARU



Voici la Impreza 2.5 TS édition spéciale  
Nouveau look audacieux, même performance supérieure  
de la traction intégrale.

IMPREZA®  
2003 2.5 TS ÉDITION SPÉCIALE

Voici la Impreza 2003 2.5 Familiale Sport édition spéciale. Les roues en alliage d'aluminium, les phares antibrouillard halogènes, et le becquet arrière effilé ajoutent à cette familiale d'allure déjà sportive une touche excitante.

CARACTÉRISTIQUES DE L'ÉDITION SPÉCIALE :

- Transmission manuelle à 5 rapports
- Phares antibrouillard halogènes à réflecteurs multiples
- Roues en alliage d'aluminium 15"
- Pneus P195/60 R15
- Becquet arrière
- Disponible exclusivement en Métallique Argenté Platine



PDSF  
24,495\$\*

FINANCEMENT À L'ACHAT  
À PARTIR DE  
2.8%

NOUVEAU!  
Informez-vous du  
PLAN DE PROTECTION  
SUBARU



La différence Subaru.

Un seul constructeur automobile conçoit tous ses véhicules pour qu'ils relèvent les défis associés à la conduite au Canada. Un seul constructeur automobile construit des véhicules sécuritaires et capables de s'adapter à toutes les conditions météorologiques canadiennes. Un seul constructeur automobile équipe tous ses véhicules de la traction intégrale à prise constante qui assure une tenue de route et un contrôle supérieurs. C'est le fruit de 44 années de travail passionné qui définit en termes concrets ce qu'est la différence Subaru: Sécurité, Performance, Confort, Aventure. Voilà ce que Subaru entend par « la traction intégrale ».

Pour un concessionnaire Subaru près de chez vous composez le 1-800-876-4AWD ou visitez notre site web à l'adresse suivante [www.subaru.ca](http://www.subaru.ca)

\* Transport et préparation en sus. Immatriculation, assurances, et taxes en sus. Frais d'inscription au Registre des droits personnels et réels mobiliers (RDPRM) en sus. Offre d'une durée limitée. Photo à titre indicatif. Sujet à l'approbation de crédit. Pour plus d'informations, voyez votre concessionnaire Subaru.