

# ÉCONOMIE



**Auto** Des utilitaires plus doués et plus civilisés C 3  
Des rabais pour les chanceux pouvant cotiser à leur REER C 8

**PAQUET**  
**PATHFINDER**  
EDITION CHILKOOT 2003  
Location à partir de  
**399\$** par mois  
TOUJOURS PLUS LOIN.  
3000, boul. de la Rivière-Sud, Lévis  
Département de Nissan Québec 838-3838

## Une autre année terne, prédit Rousseau

Le patron de la CDP tout de même moins pessimiste à son retour de Davos

STÉPHANIE GRAMMOND  
La Presse

■ Que ceux qui espèrent un rebond de la Bourse, cette année, prennent leur mal en patience ! Même après deux années de recul, totalisant une baisse de 25% au Canada, 2003 pourrait être une autre année terne « avec de la volatilité, mais sans tendance. Une année de transition », selon le président de la Caisse de dépôt et de placement du Québec, Henri-Paul Rousseau.

Le nouveau patron de la Caisse a posé ce diagnostic après avoir passé la semaine au Forum économique mondial, à Davos en Suisse. Même si le conflit en Irak était au centre des discussions, M. Rousseau s'est dit un peu moins négatif qu'il l'était auparavant pour les marchés boursiers, après la semaine de conférences auxquelles il a assisté.

Le grand rendez-vous annuel de Davos rassemble des chefs des plus grandes entreprises de la terre, mais aussi beaucoup de stratèges financiers et de gestionnaires de portefeuilles. M. Rousseau était venu y prendre le pouls de l'industrie, mais aussi faire du repérage...

Trois mois après son arrivée à la Caisse, M. Rousseau a élargi la société en décembre dernier pour « faire plus avec moins ». Cent trente-huit personnes ont été remerciées, et huit des 11 bureaux étrangers ont été abolis. « Nous avons maintenant l'espace pour dégager des ressources », a dit M. Rousseau qui donnera le ton au printemps sur le nouveau style de gestion qu'il désire instaurer.

### MÉTIER DE BASE

Une chose est sûre, la Caisse veut désormais se concentrer sur son métier de base, sur son rôle d'investisseur. « Quand nous ferons des placements privés, nous aurons

Voir ROUSSEAU en C 2 ▶



« Nous avons maintenant l'espace pour dégager des ressources », a dit Henri-Paul Rousseau, qui donnera le ton au printemps sur le nouveau style de gestion qu'il désire instaurer.

### ÉTATS-UNIS

## En route pour un déficit record

Bush présente son projet de budget aujourd'hui

PASCAL REYNARD  
Agence France-Presse

WASHINGTON — Le président George W. Bush transmettra aujourd'hui au Congrès un projet de budget pour 2004 qui privilégie les baisses d'impôts et les dépenses de sécurité au détriment du déficit des finances publiques, qui pourrait atteindre un niveau record.

Le budget 2004 de l'État fédéral, qui dépassera la barre des 2200 milliards \$, sera marqué, comme celui de cette année, par un bond des fonds affectés à la sécurité intérieure et aux dépenses militaires, afin de financer l'effort de « guerre contre le terrorisme ».

Voir BUDGET en C 2 ▶

## NOUVELLES TECHNOLOGIES

### TIC

## Unis pour recruter des perles

Des entreprises de Québec font le point sur la gestion du personnel

MARIANNE WHITE  
Collaboration spéciale

■ Les emplois dans le secteur des technologies de l'information et des communications (TIC) sont nombreux à Québec, mais les entreprises peinent souvent pour dénicher des candidats qualifiés. Pour pallier ce problème, une douzaine de compagnies ont décidé d'unir leurs efforts afin de mieux attirer et de retenir les perles recherchées.

La bête noire semble s'être enfin pointée le nez. Dans une étude publiée à l'été 2002, le CEFRIQ n'y est pas allé par quatre chemins pour montrer aux entreprises des TIC la source principale de leurs problèmes de main-d'œuvre. Selon le centre de recherche, les compagnies de Québec doivent se livrer à une introspection pour revoir leurs politiques de gestion des ressources humaines, qui ont peut-être « mal vieilli ».

« Je pense que ça va nous être profitable de faire le point sur la façon de gérer le personnel dans notre domaine et de bien comprendre comment traiter les employés », croit Jocelyn Verret, chargé de projet pour la petite firme De Marque qui se spécialise dans la création de logiciels éducatifs en réseau.

À l'instar d'une douzaine de compagnies de la région, De Marque participe à un projet lancé récemment par TECHNO-Compétences, un comité sectoriel de la main-d'œuvre des technologies de l'information et des communications, et Emploi-Québec. L'objectif est de réaliser un guide de gestion des ressources humaines adapté aux besoins et aux spécificités de ce secteur d'emploi.

« C'est un enjeu de taille pour ces entreprises qui ont un besoin important de main-d'œuvre hautement qualifiée », explique Jean-François Dumais, qui pilote le projet pour TECHNO-Compétences. « Les compagnies font également face à la difficulté à retenir leur personnel », ajoute-t-il.

### JEUNE, MOBILE ET RARE

Le problème de recrutement est plus criant à Québec qu'à Montréal, notamment en raison du plus faible bassin de main-d'œuvre qualifiée et d'un moins grand nombre de

Difficile de dénicher des employés qualifiés et de les retenir



Simon Brière est l'un des 14 géniteurs de U2S, le nouvel ambassadeur de l'Université de Sherbrooke. L'étudiant en génie accepte ici une carte de visite distribuée par le robot, sous l'œil du titulaire de la chaire canadienne en robotique mobile, François Michaud. Mesurant 1,60 m, le robot peut se déplacer d'une manière autonome dans une foule. Il distribue des cartes d'affaires, cause, fait entendre de la musique, sourit aux enfants et montre les beautés du campus de l'Université.

### UNIVERSITÉ DE SHERBROOKE

## Un ambassadeur nommé U2S

ANDRÉ LAROCHE  
alaroche@latribune.qc.ca

■ SHERBROOKE — Trente-cinq kilos de métal, de plastique, de fils et de silicium symbolisent désormais l'éducation à la sauce universitaire sherbrookoise : c'est le robot U2S, sacré ambassadeur de l'institution la semaine dernière.

Cet engin unique, d'un mètre soixante de taille, peut se déplacer d'une manière autonome dans une foule et à travers des kiosques. Il distribue des cartes d'affaires, fait la causette aux curieux, fait entendre de la musique, fait des sourires aux enfants et montre aux intéressés les beautés des campus de l'Université de Sherbrooke. Il s'excuse même à ceux qui se cognent contre lui par inadvertance.

Dès son premier essai au Salon de l'éducation de Montréal en octobre dernier, U2S a fait un malheur auprès des

Voir U2S en C 2 ▶

## Après la R & D, reste à commercialiser

Les entrepreneurs de l'économie du savoir cherchent à alimenter la croissance du secteur

ANDRÉ MAGNY  
AMagny@lesoleil.com

■ Encore récemment, personne n'osait remettre en question la concentration des crédits d'impôts destinés à la recherche et au développement. Aujourd'hui, les entrepreneurs de l'économie du savoir sont prêts à réorienter une partie de ces précieux outils vers la commercialisation.

La nécessité d'agir pour faire évoluer l'innovation a semblé faire consensus la semaine dernière à

Sainte-Foy. Théoriciens et praticiens des nouvelles technologies étaient réunis sous l'égide du Groupe d'action pour l'avancement technologique et industriel de la région de Québec (GATIQ).

Pour l'occasion, la cinquantaine de gens d'affaires présents ont reçu un double message : le Québec a fait des bonds de géant en matière de nouvelles technologies et il faut maintenant se demander ce qui alimenterait cet élan.

Soulignant que « le Québec est le paradis fiscal de l'innovation », Stéphane Gauvin, professeur au département de marketing de l'Université Laval,

Voir R & D en C 2 ▶

PRENEZ LA VOIE ROYALE  
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

## NOUVELLES TECHNOLOGIES

## PERLES

Suite de la C 1

candidats bilingues, avance Jean-François Dumais. De plus, bien que le marché de l'emploi dans les TIC soit plus fort à Québec qu'à Montréal, peu de professionnels de la métropole veulent déménager dans la capitale.

Le salaire et les conditions de travail sont aussi des facteurs qui pèsent dans la balance. Bon nombre de compagnies disent ne plus être en mesure d'offrir des conditions de travail aussi alléchantes qu'avant la débâcle du secteur des technologies. Les employés, eux, conservent des attentes élevées.

«Beaucoup de choses ont changé depuis l'effondrement des technos et les travailleurs s'y habituent peu à peu», indique Jocelyn Verret.

**«L'herbe a souvent l'air plus vert chez le voisin, ce qui pousse de nombreux travailleurs à bouger»**

De plus, le travail des recruteurs se complique lorsque vient le temps de combler des postes très spécialisés ou nécessitant plus de 10 ans d'expérience, puisque la plupart des candidats sont sur le marché du travail depuis, en moyenne, trois à dix ans.

«L'herbe a souvent l'air plus vert chez le voisin, ce qui pousse de nombreux travailleurs à bouger», dit Jean-François Dumais. «Pour plusieurs, il s'agit d'un premier emploi et ils veulent souvent aller voir ailleurs.»

## PISTES DE SOLUTION

Des dirigeants d'entreprises et chefs du personnel se rencontreront à quelques reprises pour discuter de leur pratique, des enjeux du secteur et des aspects stratégiques de la gestion des ressources humaines. Ils tenteront de mettre leur expérience à profit pour améliorer le recrutement et la rétention du personnel.

Le guide sera élaboré à partir des besoins spécifiques en ressources humaines des compagnies de la région de Québec, mais TECHNOCompétences croit qu'il pourra répondre à des besoins semblables venant d'autres entreprises du secteur. «Ce ne sont pas seulement les entreprises des TIC de Québec qui sont aux prises avec des problèmes de main-d'œuvre, mais ce sont elles qui avaient le plus besoin d'un coup de pouce», explique Jean-François Dumais. «Le guide va contenir des pistes de solution que toutes les entreprises pourront consulter.»

TECHNOCompétences compte lancer le guide en avril et le distribuer à l'ensemble des sociétés des TIC de la région. Il sera également disponible sur son site internet ([www.technocompetences.qc.ca](http://www.technocompetences.qc.ca)).

## R &amp; D

Suite de la C 1

émet toutefois un bémol : le secteur de la haute technologie doit dorénavant faire fructifier l'innovation et s'attaquer au problème de la commercialisation.

À quoi sert-il d'avoir la plus belle innovation du siècle si en bout de ligne, celle-ci reste dans le laboratoire. Pour aller plus loin, «il faudrait des crédits d'impôts pour aider à mettre en branle la mise en marché», de renchérir l'universitaire.

L'idée d'une révision des crédits d'impôts en matière de R & D n'est pas nouvelle pour les entreprises du haut savoir. Pauline Marois évoquait déjà la chose au début du mois de janvier. «Évidemment, il faudra que le gouvernement fasse des choix», confie Stéphane Gauvin. «C'est une question politique; la population accepterait mal qu'un produit corporatif soit totalement financé par des crédits d'impôts.»

## «ON VA LES MASSACRER...»

De son côté, Alain Allard, président de R/D Tech spécialisée en systèmes de test à courant de Foucault, parle d'incitations fiscales dans les démarches favorisant la propriété intellectuelle ou la question des brevets car ceux-ci coûtent cher.

Poursuivant sur sa lancée, Alain Allard s'est aussi demandé si les nouvelles technologies étaient bien servies par les incubateurs d'entreprises. Selon lui, leurs gestionnaires ont parfois tendance à mal aiguiller les nouveaux entrepreneurs en les dirigeant vers des secteurs déjà occupés. «En ce moment, on a des petits jeunes qui viennent jouer dans la cour de R/D Tech. Résultat, on va les massacrer! C'est comme ça qu'on apprend.»

Les convives du GATIQ ont été unanimes pour inviter les gens d'affaires présents à être innovateurs dans leur façon de penser, à permettre aux bonnes idées de s'exprimer au sein de leur société. «Après tout, comme le concluait Alain Allard, on ne possède pas une entreprise pour se faire plaisir, mais pour faire croître le capital des actionnaires.»



Un jour, les rideaux et la lumière de votre bureau discuteront...

## Les bureaux intelligents sont en conception

PARIS (AFP) — À votre arrivée, le bureau s'éveille, lumière et climatisation sont parfaitement maîtrisées. Quand le soleil brille vous en profitez, quand il vous éblouit, le store s'abaisse tout seul.

Le prototype du bureau de demain, imaginé par le Centre scientifique et technique du bâtiment (CSTB), tente de faciliter la vie tout en restant aux ordres de l'utilisateur.

Prototype d'une nouvelle génération de «laboratoires virtuels» développés dans le cadre de recherches européennes et internationales, le laboratoire Simbad, (simulateur de bâtiment et d'équipements), installé à Marne-la-Vallée en banlieue parisienne, est pionnier dans l'utilisation des technologies de simulation.

Simbad, montré il y a peu à la presse et à des industriels, peut être configuré pour simuler une simple pièce, un pavillon, une école, un immeuble de bureaux. Il permet de représenter les installations de chauffage, de climatisation et de ventilation, d'éclairage ainsi que les protections solaires.

«La nouveauté dans ce bureau, c'est que, sans qu'on les entende, le store, l'éclairage et la climatisation se parlent», explique Mireille Jandon, chercheuse au CSTB. «Et que peuvent-ils se dire d'intelligent pour arriver à un meilleur confort et une meilleure économie d'énergie? Plutôt que de s'allumer, la lampe va demander au store de s'ouvrir quand le soleil peut remplacer l'électricité. Pour rafraîchir la pièce, climatisation et stores vont dialoguer pour trouver la solution la plus intelligente, et si la finalité des automatismes est de convenir à l'occupant du bureau, celui-ci peut bien sûr à tout moment reprendre la main avec une télécommande.»

## ÉCONOMIE D'ÉNERGIE

L'économie d'énergie est évidente, puisque la lumière s'éteint lorsqu'on quitte le bureau. De plus, la multiplication des automatismes permet de mieux détecter les dysfonctionnements, et donc de réparer. «Nos efforts sont éparpillés, mais nous sommes en quelque sorte passés de la civilisation de la peine à la civilisation de la panne», souligne Jean-Christophe Visier, chef de la division automatismes au CSTB.

Pour Rouzbeh Rezakhanlou (R&D d'EDF, un des principaux participants à la recherche en simulateurs) l'enjeu est de répondre à une contradiction : «comment accroître l'efficacité énergétique d'un bâtiment alors que les occupants demandent de plus en plus de confort (climatisation, services)? Il est nécessaire d'avoir une cohérence d'ensemble, que les équipements communiquent entre eux.»

Il existe toutefois une demande sociale pour garder la commande. «Les automatismes sont là pour faciliter la vie, pas pour prendre le pouvoir», insiste M. Visier.

Selon lui, «si les industriels le souhaitent, de tels systèmes pourraient être commercialisables d'ici trois ans.»

## RIMOUSKI

## Les entreprises des TIC s'associent

CARL THÉRIAL

Collaboration spéciale

RIMOUSKI — Les 15 entreprises de Rimouski, actives dans le secteur des technologies de l'information, travailleront désormais en concertation afin d'optimiser les retombées économiques de leurs activités pour le milieu.

Un réseau qui permettra à plusieurs d'entre elles de bénéficier d'occasions d'affaires autant sur le marché national qu'international.

«On n'est pas nécessairement concurrent dans nos marchés. On veut trouver des complémentarités, établir des partenariats et mieux se faire connaître auprès des instances gouvernementales», a précisé Daniel Desaulniers, porte-parole de la table sectorielle Technologies de l'information et des Communications parrainée par le Centre local de développement (CLD) Rimouski-Neigette.

Quelque 1400 personnes travaillent dans ces 15 entreprises qui disposent annuellement d'une feuille salariale totale de 90 millions\$. Ces entreprises interviennent dans des secteurs aussi différents que la géomatique forestière, le secteur maritime, la santé, l'agroalimentaire, les télécommunications, le transport, l'enseignement ou la culture.

Une entreprise de conception de logiciels d'apprentissage de la musique voisine une usine de fabrication de câbles de garde à fibres optiques pour des réseaux de transport d'énergie électrique ou une compagnie spécialisée dans la cartographie 3D.

## CONCEPT FORMUL@

L'une de ces entreprises de ce réseau, Concept Formul@ inc. est spécialisée dans les systèmes de gestion des apprentissages et du développement de cours de formation en ligne. 200 cours sont déjà disponibles.

«Notre système de gestion des apprentissages en est à sa troisième version depuis 1997. Notre entreprise offre des produits trilingues, en langue française, anglaise et espagnole ainsi que des solutions d'appui pédagogique au développement de cours et des ateliers de formation», a souligné Yvan Chouinard, président de Concept Formul@.

Ces entreprises pour la plupart font partie du Carrefour de la nouvelle économie de Rimouski.

## U2S

Suite de la C 1

visiteurs. «Il attire les gens. Tout le monde arrête, pose des questions. Le monde n'en revient pas quand ils apprennent qu'il s'agit de l'œuvre d'étudiants. C'est comme ça qu'on enseigne à Sherbrooke, qu'on leur dit. Les travaux ne restent pas sur les tablettes», a raconté Josée Garceau, de la section recrutement du bureau du registraire.

L'université locale est reconnue pour sa pédagogie par projets ou par problèmes, notamment dans les facultés de médecine et de génie.

## 36 000 \$

C'est dans cette philosophie que la création d'U2S a été confiée en entier à une quinzaine d'étudiants, répartis dans quatre facultés et supervisés par le titulaire de la chaire canadienne en robotique mobile, François Michaud. Coût total de conception et de construction : 36 000 \$.

«Un tel projet demande de combiner plusieurs expertises, a expliqué le professeur Michaud. Il y a bien sûr le génie pour sa conception mécanique, électrique et informatique. Mais il y a les arts visuels pour dessiner son apparence, les communications pour adapter le message voulu, le marketing pour bien exploiter son potentiel... Même son habilement vert et or sera fait d'un béton haute performance et hyper-léger créé ici.»

Simon Brière et Caroline Bouchard, deux étudiants, ont participé à la naissance de U2S. «Ma spécialité, c'est la programmation. Mais ce projet m'a obligé à élargir mon domaine de compétence, notamment pour la conception mécanique. Il y a donc des choses que j'ai dû apprendre et j'ai eu accès aux ressources pour le faire. C'est ce qui est bien ici», a affirmé l'étudiant en génie.

«Nous avons beaucoup de latitude et les initiatives étaient encouragées», a confirmé l'étudiante en communication.

## MUTATION POSSIBLE

Le robot a été conçu d'une manière modulaire, c'est-à-dire que ses différents morceaux et systèmes peuvent évoluer à souhait sans que l'on ait à repenser sa conception de base. Ainsi, les prochaines cohortes d'étudiants pourront s'amuser à faire grandir le bébé et à le rendre de plus en plus autonome. «Par exemple, on pourrait tester sur lui un système de perception de la vision évolué», a affirmé M. Michaud.

Le rôle d'U2S pourrait s'élargir aussi avec le temps. Déjà, des professeurs d'écoles primaires et secondaires ont demandé si la vedette cybernétique ne pouvait pas venir dans leurs classes afin d'intéresser les jeunes élèves à une carrière scientifique.

## TECHNO HEBDO

## CONFÉRENCE

□ **Le virage géothermique** — Marc Bélanger (Le Groupe Master) L'ASHRAE (American Society of Heating, Refrigerating and Air Conditioning Engineers inc. — chapitre de Québec) 3 février, 17 h 30 Campus de Charlesbourg Collège Limoilou, 7600, 3<sup>e</sup> Avenue Est, Charlesbourg Infos : André Chouinard [achouinard@ameco.qc.ca](mailto:achouinard@ameco.qc.ca)

## LES PREMIERS MARDIS DU FINANCEMENT

□ **Le financement et la commercialisation d'un logiciel** — Tom Sweeney, CEO (Accel Ventures), Susan Verrecchia, présidente (Verrecchia Group Communications — présentation seulement en anglais), Dominique Brown, président (Beenox inc.) Brouillette, Charpentier, Fortin avocats, Raymond Chabot Grant Thornton, comptables, Groupe de Technologie Banque Nationale et Innovatech Québec, initiative de la Direction régionale de la Capitale Nationale du ministère des Finances de l'Économie et de la Recherche, Groupe d'intérêts Multimédia et Inforoutes, Société de Promotion économique du Québec métropolitain 4 février, 17 h Salons d'Edgar, 263, rue Saint-Vallier Est, Québec Infos : [www.mic.gouv.qc.ca](http://www.mic.gouv.qc.ca)

## CONFÉRENCE

□ **Shaping the future** — Paul Tsaparis, président (Hewlett-Packard (Canada) Ltée), seulement en anglais. Chambre de commerce régionale des entrepreneurs de Québec (CCREQ) 5 février, 11 h 30 — 13 h Hôtel Plaza 3031, boul. Laurier, Sainte-Foy Infos : (418) 651-7181

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

## ROUSSEAU

Suite de la C 1

des préoccupations plus proches d'un gestionnaire que d'un opérateur, ce qui veut dire que nous aurons une participation dans les entreprises plus proche de 20% que de 45%», a dit M. Rousseau, faisant référence à son investissement dans Québec Média.

Le patron de la Caisse a aussi l'intention de passer en revue sa politique de régie d'entreprise. Il va sans dire que la Caisse qui est le plus important investisseur institutionnel au pays, peut avoir beaucoup de poids pour améliorer les règles de gouvernance dans les entreprises dont elle est actionnaire. «Mais je préfère travailler dans ma cour avant de regarder les autres», a dit M. Rousseau.

En effet, le 18 mars prochain, une commission parlementaire extraordinaire doit se pencher sur les agissements passés de la Caisse. On profitera de l'occasion pour réfléchir sur ses règles de régie d'entreprise, la nature de son conseil d'administration, les relations entre le conseil et la direction, ainsi que la régie d'entreprise.

## PEU OU PAS DE RENDEMENT

Ceci dit, le président de la Caisse s'attend à peu de rendement en 2003, à la Bourse. Il constate que tous les grands blocs économiques mondiaux sont présentement stationnés. Et selon lui, il faudra deux éléments, qui font partie de la même équation, pour les faire redémarrer. «Ce dont la planète a besoin, ce sont des baisses de taux d'intérêt réels et un peu plus d'inflation», estime M. Rousseau.

À son avis, la Bourse ne fera pas d'avancée importante, tant que la croissance de la demande n'aura pas permis aux entreprises d'augmenter leur chiffre d'affaires, et tant qu'une petite dose d'inflation ne leur aura pas permis de hausser leur prix de vente.

Présentement, aux États-Unis, les sociétés peinent à accroître leurs profits, élément décisif pour leur progression boursière. Pourtant, les entreprises américaines continuent d'accomplir des gains de productivité important. «Mais ce sont les consommateurs qui en profitent. Par exemple, vous pouvez acheter une auto exactement au même prix qu'il y a cinq ans, même si elle est beaucoup mieux équipée!»

M. Rousseau s'attend à ce que la Réserve Fédérale américaine abaisse encore ses taux d'intérêt aux États-Unis. Il croit que les difficultés financières de l'Allemagne et de la France vont aussi forcer la Banque centrale européenne à réduire ses taux. «Mais l'Europe ne pourra pas non plus être l'engin de la croissance en 2003», pense-t-il.

Cependant, le patron de la Caisse ressort un peu plus optimiste qu'il l'était, pour le Japon, qui nage en plein marasme économique depuis 10 ans.

«Le nouveau ministre des Finances du Japon m'a semblé plus crédible parce qu'il reconnaît les problèmes du secteur bancaire», a dit M. Rousseau. Malgré plusieurs tentatives de réforme, le système bancaire japonais est encore paralysé par les mauvais prêts, ce qui l'empêche de prêter de l'argent neuf qui permettrait de relancer l'économie.

Le Japon doit trouver un moyen de sortir du cercle vicieux de la déflation, qui est caractérisé par une baisse des prix de vente qui incite les consommateurs à retarder leurs achats, ce qui freine encore plus l'économie et fait baisser les prix encore davantage... Puisque les taux d'intérêts réels au Japon sont négatifs, il est impossible de baisser les taux pour stimuler la croissance. Mais M. Rousseau a espoir que le président de la banque centrale du Japon, qui doit entrer en poste sous peu, aura du succès avec une nouvelle stratégie : sortir la planche à billets, afin de relancer la demande intérieure.

## BUDGET

Suite de la C 1

Les dépenses en matière de sécurité vont grimper de 10% pour totaliser 41,3 milliards\$, a indiqué le nouveau ministre de la Sécurité intérieure Tom Ridge. Ce montant «représente une hausse de 64% des dépenses (de sécurité) en deux ans seulement», a-t-il souligné.

Le budget de la Défense devrait croître de son côté de 4,4% à 399,1 milliards\$, a-t-on appris de source parlementaire.

Le Pentagone a déjà vu son budget progresser cette année de 15%, sa plus forte hausse depuis le début de la présidence de Ronald Reagan il y a 20 ans.

Il cherche à augmenter son budget de 20 milliards\$ pour chacune des cinq prochaines années afin d'atteindre le seuil des 500 milliards\$ en 2010, a-t-on précisé de même source. L'austérité sera en revanche de mise pour les autres secteurs, comme les dépenses sociales ou l'éducation, durant l'exercice fiscal 2004 (octobre 2003/septembre 2004).

Les dépenses du gouvernement hors sécurité intérieure et Défense progresseront entre 3 et 4%, soit à peine plus que l'inflation, a affirmé le directeur du Budget à la Maison-Blanche Mitchell Daniels.

«Les dépenses fédérales ne doivent pas augmenter plus vite que les salaires des familles américaines», a expliqué le président Bush mardi lors de son discours sur l'état de l'Union en appelant le Congrès à «financer uniquement nos priorités les plus importantes».

Cette limitation sur le front des dépenses est rendue nécessaire par les baisses d'impôts qui vont affecter les recettes de l'État et qui sont pronées par le président républicain pour dynamiser une croissance économique toujours léthargique.

M. Bush a demandé au Congrès d'approuver rapidement son coûteux plan de relance — 674 milliards\$ sur 10 ans — constitué essentiellement de diminutions d'impôts avec notamment la suppression très controversée de l'imposition sur les dividendes.

Ces réductions d'impôts, qualifiées de «cadeau aux riches» par l'opposition démocrate, se traduiront par une nouvelle détérioration des finances publiques. Les États-Unis ont accusé en 2002 leur premier déficit budgétaire — 159 milliards\$ — depuis 1997.

## DÉFICIT DE 300 MM \$

Le déficit budgétaire devrait s'élever à près de 300 milliards\$ en 2003 et en 2004, a reconnu récemment Mitchell Daniels.

Ces estimations, qui tiennent compte des baisses d'impôts prévues mais pas des coûts d'une probable guerre en Irak, tranchent avec l'optimisme affiché il y a un an lors de la présentation du budget 2003. La Maison-Blanche tablait alors sur un déficit limité à 80 milliards\$ cette année et à 14 milliards en 2004.

Un trou budgétaire de 300 milliards\$ — un montant qui pourrait être largement dépassé en cas de conflit en Irak — constituerait un nouveau record.

Le précédent déficit record datait de 1992 avec 290 milliards\$ et «appartenait» au président George Bush père.

Le gouvernement justifie cette plongée dans le rouge des finances publiques par le terrorisme et les difficultés économiques. «Un budget équilibré est une priorité pour ce président. Mais cela ne peut être la seule priorité. Gagner la guerre contre le terrorisme et renforcer l'économie sont des priorités plus importantes», a expliqué M. Daniels dans un entretien publié hier par le *New York Times*.

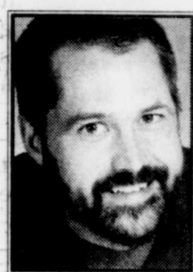
# AUTOMOBILE

LE MATCH DU MOIS

## Des utilitaires plus doués et plus civilisés

**C**oller au plus près le nouveau marché des « doux 4x4 » est l'objectif des trois protagonistes réunis pour ce match du mois. Il faut dire que la niche semble fructueuse, puisque ces tout-chemins représenteront à terme une part importante des ventes de véhicules neufs au pays.

L'arrivée du Murano dans ce segment relance l'intérêt pour ce type de véhicules qui promet de combiner le confort d'une berline aux aptitudes d'un tout-terrain. Il faut dire que la Nissan fait tout un numéro de charme en jouant la carte de l'originalité et du dynamisme. Sculpté comme un prototype de salon avec ses immenses pneus de 18 pouces et ses formes inhabituelles, le Murano descend pourtant dans la rue tel quel. Deux versions sont inscrites à son catalogue: SL et SE. C'est dans cette dernière livrée, la mieux équipée, que le Murano s'est présenté à notre match. Tout y était, y compris le système



Eric Lefrançois  
Collaboration spéciale

de navigation (fort bien conçu, mais toujours incapable de vous guider hors des grands centres) offert moyennant un supplément de 3400 \$. Mais le Murano, contrairement à ses deux concurrents, ne propose pas — et c'est bien dommage — un sonar de recul pour faciliter les manœuvres de stationnement. Le Murano n'est pas le seul, cette année, à se taquer le sceau de la nouveauté sur le pare-brise. Le Pilot de Honda aussi. Présenté il y a à peine un an, le Pilot est en quelque sorte une Acura MDX dépouillée. Et, même si son prix de base est plus élevé que ses deux concurrents d'un jour, le Pilot a non seulement l'avantage de présenter une liste d'accessoires de série particulièrement complète, mais il est aussi le seul à offrir une configuration sept places (trois rangées de sièges), ce qui ajoute à sa polyvalence. Aux yeux de nos essayeurs, le Pilot est celui dont le physique colle le plus à celui d'un utilitaire, même si Jean-François Guay, l'un de nos essayeurs réguliers, trouve qu'il ressemble « à un gros CR-V ».

Le Highlander n'est pas un nouveau venu. On le trouve depuis quelques années déjà. Pour se façonner un look d'aventurier, le Highlander essayé était doté de quelques artifices inutiles (les marchepieds, par exemple) et coûteux (2030 \$). Et ce n'est rien, la liste d'accessoires ne s'arrête pas là et « frise l'indécence ». Ainsi, le groupe B proposé par Toyota est offert moyennant un déboursé additionnel de 3280 \$. En échange de cette somme, le Highlander reçoit notamment un cache-bagages, des appliques de bois pour enrichir la présentation intérieure et des sièges dont la surface est, tout comme la jante du volant et le pommeau du levier de vitesse, drapée de cuir. C'est bien beau tout ça, mais où sont les baquets chauffants pour ne pas avoir à se procurer des tubes de Préparation H tout l'hiver ou devoir, comme nous l'avons fait, mettre des couvertures sur les sièges? Dans le groupe C, que votre concessionnaire Toyota vous proposera pour la rondelette somme de 9565 \$. Pour ce montant, vous obtien-

rez aussi un toit ouvrant, des coussins gonflables latéraux et deux dispositifs d'aide à la conduite (un antipatinage et un antidérapage).

### LE CONFORT DES BERLINES

Harmonieux sur le plan du style, le Murano prend également grand soin de sa présentation intérieure, elle aussi typée sport et high-tech avec sa console centrale et son bloc d'instrumentation habillés d'un revêtement « style aluminium ». Au premier coup d'œil, difficile de ne pas être impressionné.

Par contre, en y regardant de plus près, on note plusieurs irritants. Comme la profondeur exceptionnelle du tableau de bord, qui a rappelé à plusieurs de nos essayeurs les premières générations de fourgonnettes de GM (Chevrolet Lumina Van et Pontiac Trans Sport), l'absence de vide-poches dans les portières arrière ou la prise auxiliaire unique (pratiquement inaccessible au conducteur).

Il en va autrement à bord du Highlander de Toyota. Même si la décoration de son habitacle n'est pas aussi spectaculaire que celle de son rival chez Nissan, la présentation intérieure du Highlander est de loin la plus chaleureuse. Est-ce la qualité du cuir? Les appliques de bois? Ou tout simplement l'habitacle plus exigu que les deux autres qui concourt à cette impression de bien-être. Un peu des trois sans doute. Chose certaine, contrairement au Murano, les commandes sont toutes faciles à utiliser, et elles sont logiquement alignées dans l'environnement immédiat du conducteur.

Deux qualités qui ne peuvent être attribuées au Pilot. Les commandes de la radio et de la ventilation ne « tombent » pas sous la main, alors que le levier de vitesses, planté sur la colonne de direction, a été jugé trop long par deux essayeurs qui reconnaissent cependant que cette disposition est de loin la plus souhaitable pour offrir le maximum de rangement à l'intérieur de la console centrale. Dans ce domaine, celui des compartiments de toutes sortes, le Pilot est le plus astucieux. D'ailleurs, contrairement aux Nissan et Toyota, ce Honda colle le mieux à l'image d'un véhicule utilitaire: pratique et polyvalent.

Sur le plan du confort, le Murano se classe premier. Baquets et banquette sont généreusement rembourrés et l'habitacle soigneusement insonorisé. Le Highlander n'est pas mal non plus. Il est un brin moins bruyant que les deux autres, mais on s'y sent tout de même plus à l'étroit (dégagement aux hanches et aux épaules). Quant au Pilot, sa — deuxième — banquette est insuffisamment rembourrée de l'avis de deux de nos essayeurs. Et la troisième? Difficile d'accès, pas plus sûre qu'il ne le faut (aucun rideau de sécurité gonflable) et elle ne paraît pas génèreuse qu'à de jeunes enfants.

Même s'ils ne sont pas de véritables utilitaires, il est bon de souligner que le Pilot est celui qui est en mesure de tracter les charges les plus lourdes. Toutefois, c'est le Murano qui offre le coffre le plus spacieux et, avec celui du Pilot toujours, l'un des plus faciles à moduler (des tirettes ont été intégrées dans le coffre pour rabattre en tout ou en partie la banquette arrière). On s'étonne par contre de retrouver le caisson de graves (le *subwoofer*, si vous préférez) arrimé à la roue de secours du Murano... Survivra-t-il à la première crevaillon?



PHOTOS COLLABORATION SPÉCIALE ERIC LEFRANÇOIS  
Pour notre match, le Highlander de Toyota avec calandre plus agressive, marchepieds et autres accessoires qui l'enjolivent. Mais ces transformations ont un prix : 2030 \$ de plus.



Avec ses formes sculptées et ses jantes de 18 pouces qui lui confèrent une allure franchement athlétique, le Murano de Nissan fait tourner les têtes.



Une allure de 4x4, mais une base de mini-fourgonnette. Même s'il offre le plus d'espaces de rangement et le plus grand nombre de places assises, le Pilot de Honda n'a pas séduit nos essayeurs.

## Taillés pour la route

Sur la route qui nous mène à la station de ski de Bromont, en Estrie, nos trois utilitaires ont eu, parfois, à jouer les « courageux ». Mais tous, sans exception, manquent d'atouts pour la grande aventure et demandent qu'on les conduise dans des sentiers raisonnables. En clair, si vous avez l'intention de partir à la découverte des sous-bois, ces trois utilitaires préfèrent vous attendre bien sagement à la maison. Il faut dire que les trois fonctionnent la plupart du temps en mode traction (roues avant motrices), le transfert de couple aux roues arrière ne s'effectuant qu'en cas d'adhérence précaire de l'avant. En revanche, ils feront le bonheur des habitués des contrées enneigées, surtout s'ils sont chaussés de pneus à neige performants.

Dès les premiers kilomètres, c'est le Highlander qui séduit le plus nos essayeurs. Facile à prendre en main, cette Toyota se laisse conduire comme une Camry. La direction manque sans doute un peu de précision, mais la suspension ne manque pas de souplesse pour se jouer des imperfections de la chaussée, ce qui assure au véhicule un confort de roulement fort appréciable et un sentiment d'agilité. Une impression qu'on ne ressent pas au volant du Pilot qui, en raison de son poids, incite à une conduite plus coulée. Mais rassurez-vous, la suspension est suffisamment ferme pour nous faire oublier la souplesse parfois désespérante de certains utilitaires « classiques ». Le Pilot ne roule ni ne tangué exagérément dans les virages, mais sa conduite ne procure guère d'agrément non plus.

### LE PLUS SPORTIF

Le plus « sportif » du groupe, c'est assurément le Murano. Ferme suspendu au-dessus de la route, le Nissan profite, il est vrai, d'une suspension plus rigide (la version SL est, dit-on, plus souple et sans doute mieux adaptée à nos routes) et d'une monte pneumatique plus généreuse que les deux autres. En revanche, sans pour autant entraîner des mouvements de caisse indésirables, le Murano ne parvient pas à offrir autant de confort que ses deux concurrents, qui filtrent avec plus de succès les inégalités du revêtement. De plus, lorsque les conditions routières se corsent et que le coefficient de résistance à la chaussée s'affaiblit, seul le Murano (version SE toujours) nous rassure avec ses aides électroniques (antipatinage et contrôle de stabilité électronique).

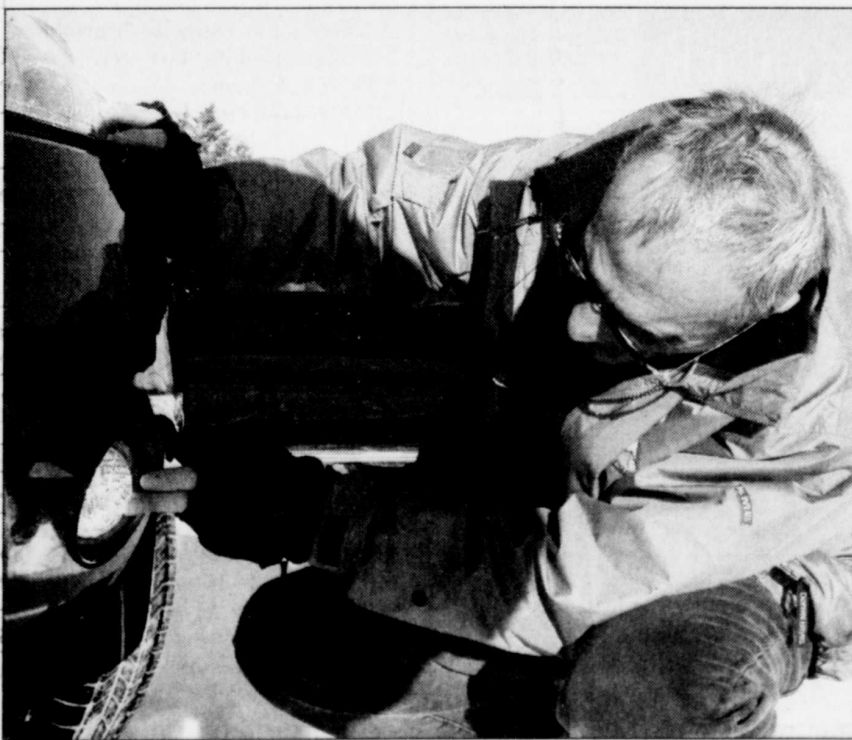
En ce qui concerne les performances, nos mesures confirment que le Murano est le plus alerte aussi bien en accélérations qu'en reprises. Il faut dire que la Nissan a le meilleur rapport poids-puissance du groupe et est aussi la seule à disposer d'une transmission à variation continue à six rapports. Mais ces performances ont un prix qui se paie à la pompe avec une moyenne particulièrement élevée.

Sans être aussi électrisantes, les performances du Highlander ne sont pas à dédaigner pour autant. Ses reprises manquent sans doute un peu de nerf par rapport à la Nissan, mais son moteur a la « sagesse » de consommer près d'un litre d'essence de moins aux 100 km.

Bien qu'il en a plus lourd à porter, le V6 de 3,5 litres du Pilot n'a rien d'une tortue, mais nous n'aurions pas dédaigné pouvoir profiter des chevaux supplémentaires qui profitent à ce moteur lorsqu'il est bouloigné sous le capot de la MDX, sa cousine chez Acura. É.L.



Le Pilot de Honda a non seulement l'avantage de présenter une liste d'accessoires de série particulièrement complète, mais il est aussi le seul à offrir une configuration sept places (trois rangées de sièges), ce qui ajoute à sa polyvalence. Aux yeux de nos essayeurs, le Pilot est celui dont le physique colle le plus à celui d'un utilitaire.



D'après les statistiques, la plupart des utilitaires ne posent jamais leurs roues sur des souches. Tant mieux, puisque même dans le cadre d'une utilisation routière, les lentilles des deux phares antibrouillards du Murano ont craqué. Une meilleure protection est souhaitable.

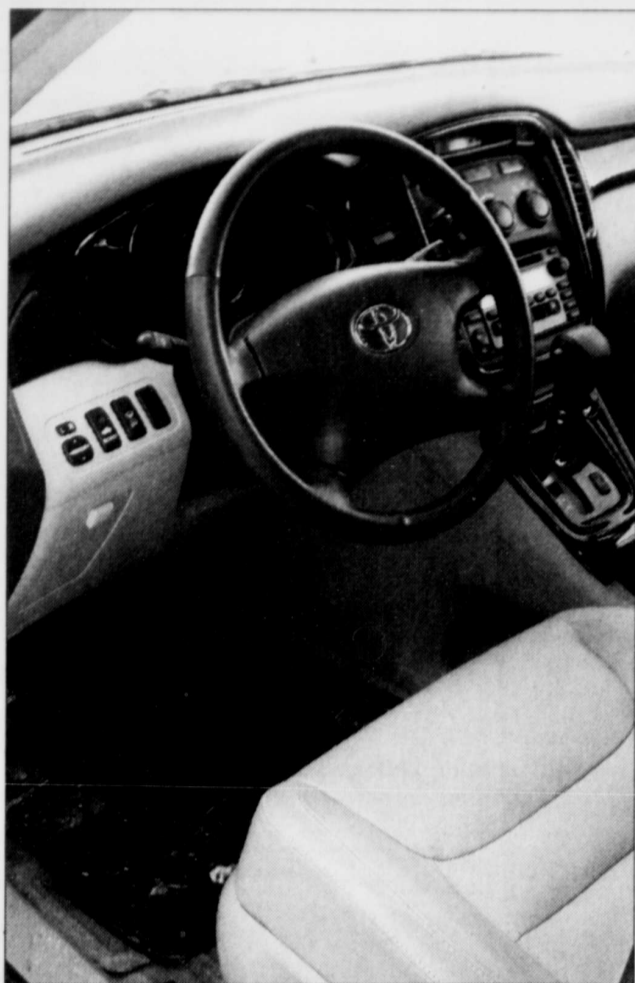
### DIMENSIONS (en millimètres, sauf indication contraire)

	Honda Pilot	Nissan Murano	Toyota Highlander
Empattement / Longueur	2700/4775	2824/4765	2715/4685
Largeur / Hauteur	1963/1793	1880/1709	1825/1745
Volume intérieur (litres)	4732	3112	2993
Volume du coffre (litres)	461	923	909
Dégagement aux jambes (av / arr)	1051/963	1102/917	1035/925
Dégagement aux hanches (av / arr)	1460/1438/1244*	1427/1438	1400/1394
Dégagement aux épaules (av / arr)	1564/1601/1518*	1514/1501	1470/1448
Dégagement à la tête (av / arr)	1065/1040/989*	996/996	1017/1012

\* Le Pilot est le seul à offrir une troisième banquette

TABEAU LE SOLEIL

# Et le vainqueur...



Le Highlander propose l'habitacle le plus chaleureux. La qualité de finition impeccable et les matériaux choisis respirent la qualité. Malheureusement, les sièges chauffants se retrouvent dans un groupe d'options particulièrement coûteux. Pourquoi?

## Il est difficile de départir les trois utilitaires, même après une semaine d'essais

Au terme de sept jours d'essais, aucun essayeur ne pouvait affirmer lequel des trois utilitaires en liste allait remporter la victoire. À la lecture de notre tableau de pointage, force est de reconnaître que la compétition fut serrée. Au cumulatif, c'est le Murano qui l'emporte, mais de peu. Tous les essayeurs ont unanimement salué ses formes originales, sa mécanique puissante, sa généreuse dotation en équipements et son comportement routier solide. Toutefois, aussi attrayant soit-il, le Murano, dans sa version SE, est jugé trop cher. « Si j'avais à choisir, de dire François Viau, un autre de nos essayeurs réguliers, j'opterais pour la version SL, moins coûteuse et sans doute plus confortable aussi avec sa suspension plus souple, mieux adaptée à l'état de nos routes. » De plus, sa consommation élevée fait réfléchir.

N'eût été de ses dimensions un peu en retrait par rapport aux deux autres et de sa grille d'options coûteuses et mal foutues, le Highlander aurait sans doute remporté la victoire. Il n'est pas le plus sophistiqué du groupe, ni le plus accueillant, mais depuis cette année, il est proposé avec une mécanique quatre-cylindres plus économique (à l'acquisition comme à la pompe) qui pourrait être une solution de rechange intéressante.

### LA DÉCEPTION

Et Honda termine troisième. Oui, malgré d'indéniables qualités (capacité de remorquage, configuration de l'habitacle, etc.), le Pilot n'est pas parvenu à se démarquer. « Trop classique, trop peu innovant », a jugé notre panel. Le verdict est tombé. E.L.

TECHNIQUE			
	Honda Pilot	Nissan Murano	Toyota Highlander
Moteur	V6 SACT	V6 DACT	V6 DACT
Cylindrée	3,5 litres	3,5 litres	3 litres
Puissance (ch. à tr/mn)	240 à 5500	245 à 5800	220 à 5800
Couple (li.-pi. à tr/mn)	242 à 4500	246 à 4400	222 à 4400
Poids	2012	1805	1760
Rapport poids/puissance	8,38	7,36	8
Transmission de série	automatique à cinq rapports	automatique CVT (six rapports)	automatique à quatre rapports
Transmission optionnelle	aucune	aucune	aucune
Direction	crémaillère assistance variable	crémaillère assistance variable	crémaillère assistance variable
Diamètre de braquage	11,6 mètres	11,4 mètres	11,4 mètres
Freins (av / arr)	disques / disques	disques / disques	disques / disques
Pneus	235 / 70R16	235 / 65R18	225 / 70SR16
Indice d'émissions polluantes *	4	n.d.	4
Gaz à effet de serre (tonnes par année)	9	n.d.	8,7

\* Cote sur dix. Plus le nombre est élevé, plus le véhicule est écologique

TAB. SOLEIL

### CE QU'IL FAUT RETENIR

	Honda Pilot	Nissan Murano	Toyota Highlander
Échelle de prix (\$)	41 000 à 43 000	39 500 à 46 500	32 330 à 36 490
Prix du modèle essayé (\$)	41 088	49 900	41 800
Garantie de base (an/km)	3/60 000	3/60 000	3/60 000
Coût des assurances	élevé	élevé	élevé
Valeur à la revente	moyenne	élevée	élevée
Coût moyen des frais de transport et de préparation (\$)	850	981	1260
Pour en savoir plus	www.honda.ca	www.nissan.ca	www.toyota.ca

TAB. SOLEIL

### MATCH COMPARATIF

	Honda Pilot	Nissan Murano	Toyota Highlander
<b>HABITACLE / 20 points</b>			
Confort	3	4	4
Bruits-vibrations	3	3,5	4
Habitabilité	5	3,5	3
Coffre	3,5	3,5	3
Sous-total	14,5	14,5	14
<b>COMPORTEMENT ROUTIER / 25 points</b>			
Tenue de route	3	3,5	3
Transmission	4	4	4
Agrément de conduite	3	3,5	4
Freinage	3	4	4
Hors-route (capacité de franchissement)	4	2,5	3
Sous-total	17	17,5	18
<b>SÉCURITÉ / 15 points</b>			
Aides à la conduite	2	5	3
Appui-tête, coussins et siège pour enfant	3	3	3,5
Visibilité	4	3	3,5
Sous-total	9	11	10
<b>GRAND TOTAL sur 100</b>	<b>67,5</b>	<b>71,5</b>	<b>69</b>

TAB. SOLEIL

## La Corporation vous informe...



Monsieur Gilles Thibault  
Honda Degiro inc.  
2<sup>e</sup> vice-président de la Corporation



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

## EN ATTENDANT LE VRAI SALON DE L'AUTO, LE SALON VIRTUEL

Vous êtes un inconditionnel du Salon de l'auto de Québec? Vous n'êtes pas la seule personne puisque, en moyenne, 65 000 Québécois franchissent le tourniquet d'entrée de cet événement chaque année. En 2003, c'est du 3 au 9 mars 2003 qu'il aura lieu, au Centre de foires de Québec. Inscrivez donc tout de suite ces dates à votre agenda... D'ici là, toutefois, demandez à votre souris de vous transporter à l'adresse suivante :

www.salondelautodequebec.com

Oui, vous pouvez passer dès maintenant au Salon de l'auto virtuel. Vous pourrez par exemple y découvrir le thème de cette année, et même revoir ceux des années précédentes. Mieux encore, allez vous faire une idée des activités prévues (voitures antiques, exotiques ou modifiées, stand sur la sécurité routière, fête des enfants). Informez-vous sur les tarifs d'admission, les principaux exposants, et posez même vos questions si vous le désirez.

### Ce n'est pas d'hier...

Le saviez-vous, vous, qu'un salon de l'auto avait lieu chaque année dans la région au début du siècle dernier? Allez cliquer sur Historique, toujours à l'adresse indiquée ci-dessus.

Le Salon est une réalisation de la Corporation des concessionnaires d'automobiles de la région de Québec.

# NOUVEAU MANDATAIRE

Société de l'assurance automobile

## Québec

POUR VÉRIFICATION MÉCANIQUE OBLIGATOIRE  
POUR VÉHICULES DE 3 000 KG ET MOINS

Bienvenue à tous!

## GOOD YEAR PNEUS ET MÉCANIQUE D'ESTIMAUVILLE

2600A, boul. Montmorency (angle av. D'Estimauville)  
Pour rendez-vous : 666-0865

### Dodge SX 2.0 2003

Équipement de série  
• 132 ch • Lecteur CD • Phares antibrouillards • Volant inclinable  
• Dispositif de prévention du vol Sentry Keys™ et plus!



**PLUS!**  
NOUS PAYONS VOTRE PREMIER VERSEMENT MENSUEL À L'ACHAT OU À LA LOCATION.\*

Louez à

**179\$** par mois.

Location de 60 mois. Comptant initial de 2 199 \$ en échange. Équivalent Transport inclus.

ou achetez à **13 999\$\***

**STE-FOY CHRYSLER**

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

« J'aime être bien informé et le journal Le Soleil fait ça pour moi. »  
Hughes Roy  
L'Ange-Gardien

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 POSP pour une Volvo S60 2.5T AWD/CX70 2003 est de 43 999 \$ à 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) POSP: 47 549 \$/XC70 POSP: 49 495 \$; 549,00 \$/599,00 \$ par mois, pendant 48 mois, acompte: 2 744,99 \$/1 729 \$. Le coût total de location est de 28 382,00 \$/29 754,98 \$. Prix d'achat à l'échéance du bail de 23 940,00 \$/25 101,40 \$. Le prix pour vendre en fonction de l'équipement après le premier paiement mensuel et le dépôt de garantie de 650 \$/700 \$ sont dus au début de la location. Kilométrage limité à 20 000 km par an (hors de 0,15 par kilomètre excédentaire). Taxe de location: 3,8 % à 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 ou de location. \*L'offre s'applique à 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 \$. Installation incluse. Le client peut opter pour un crédit en argent de 750 \$ applicable à l'achat d'une Volvo S60 AWD/V70 AWD ou XC70 Cross Country au lieu de 1 250 \$ en accessoires. L'offre ne s'applique pas à la RCVO et se termine le 28 février. Taxes en sus. Certaines conditions s'appliquent. Tous les détails chez votre concessionnaire Volvo. ©2003 Automobiles Volvo du Canada. Volvo pour la vie est une marque de commerce de Automobiles Volvo du Canada. Lire. Sécurité toujours votre priorité de sécurité. Visitez www.volvocanada.com.



VOLVO S60 AWD 2003

Baie de vitesse automatique à 5 rapports Geartronic avec mode hiver • Moteur turbo de 208 HP • Rouage intégral avec régulateur de traction à coupleur électronique (AWD) • Toit ouvrant à contrôle électrique • Roues en alliage de 16 po • Sellerie en cuir et toute une batterie de caractéristiques de sécurité de série.

BIEN ÉQUIPÉE À PARTIR DE

**549\$**

/MOIS 48 MOIS

OBTENEZ AUSSI:

**1,250\$**

EN ACCESSOIRES



VOLVO XC70 AWD 2003

Baie de vitesse automatique à 5 rapports Geartronic avec mode hiver • Moteur turbo de 208 HP • Rouage intégral avec régulateur de traction à coupleur électronique (AWD) • Toit ouvrant à contrôle électrique • Roues en alliage de 16 po • Sellerie en cuir et toute une batterie de caractéristiques de sécurité de série.

BIEN ÉQUIPÉE À PARTIR DE

**599\$**

/MOIS 48 MOIS

OBTENEZ AUSSI:

**1,250\$**

EN ACCESSOIRES

## Tout baigne pour Honda en Amérique

TOKYO (Reuters) — Honda Motor, le deuxième constructeur automobile japonais, a annoncé vendredi une hausse de son bénéfice trimestriel et a relevé ses prévisions de résultats annuels, principalement grâce au succès de ses nouveaux modèles aux États-Unis, son marché le plus lucratif.

Confrontée au Japon à la faiblesse de la demande et à une concurrence féroce, Honda peine en revanche à répondre à l'afflux de commandes aux États-Unis, et son usine de l'Alabama doit doubler sa capacité de production d'ici le printemps 2004 pour la porter à 300 000 véhicules.

Honda a fait état d'un bénéfice net de 115,17 milliards de yens (968 millions de dollars) sur trois mois au 31 décembre, soit le troisième trimestre de son exercice. Cela représente une hausse de 40% par rapport à la période comparable de l'exercice précédent.

Les analystes attendaient un bénéfice net de 104 milliards de yens. Le bénéfice d'exploitation est ressorti à 158,98 milliards de yens contre 154,8 milliards un an auparavant et 156 milliards attendus par les analystes.

Le chiffre d'affaires du trimestre affiche une hausse de 13,3% à 1,990 milliards de yens.

Pour son exercice annuel 2002-2003, qui sera clos le 31 mars, Honda a révisé sa prévision de bénéfice net à 430 milliards de yens contre 410 milliards précédemment et 362,70 milliards dégagés sur l'exercice 2001-2002.

### BÉNÉFICE D'EXPLOITATION

Le bénéfice d'exploitation, lui, devrait atteindre 660 milliards de yens, un nouveau record pour le groupe, au lieu des 620 milliards évoqués en octobre.

« Honda réussit très bien aux États-Unis mais cette dépendance est préoccupante en raison de la hausse du yen et du risque d'un ralentissement de la consommation sur ce marché », affirme Hiroshi Mizutani, gérant d'Asahi Life Asset Management.

Sur le marché américain, Honda profite du succès de la nouvelle Accord et des 4x4 Pilot et Element, sortis l'an dernier. Le groupe doit enrichir au printemps sa gamme d'un nouveau modèle de sa marque Acura et vise pour 2003 une hausse de 8% de ses ventes aux États-Unis, soit 1,35 million de véhicules.

949-988

VÉHICULES

SUPERMARCHÉ DE LAUTO Voitures 1995 et moins

À BAS PRIX. Urgent besoin de voitures de 500 \$ à 2000 \$.

ACHAT 400 \$ à 1000 \$ 7 jours sur 7. Avec papiers à l'AAQ.

Payons comptant 371-0414 571-6532

CHEVROLET CAVALIER 1990 6 cyl. automatique, propre, 9505

Raymond Mercier auto.com 622-9600

EAGLE VISTA 1992, 3 portes, garantie, très propre, 1995

AUTOC M.A.R.C. 628-9602

HYUNDAI EXCEL 1993 143 000 km, manuelle, 1750 \$

Raymond Mercier auto.com 622-9600

HYUNDAI SONATA 89 120 000 km, très propre, automatique, 1800 \$, 570-3474

NISSAN SENTRA 1992 4 portes, automatique, 1935

AUTOMOBILES FILLON 822-0610

NISSAN SENTRA CLASSIC 91, 192 000 km, 5 portes, automatique, 915, 1500 km, 1750 \$, 527-7000

PONTIAC SUNBIRD 1992 4 portes, automatique, 1995

AUTOC M.A.R.C. 628-9602

PONTIAC BONNEVILLE 1992, 6 cyl. tout équipé, 1995

Raymond Mercier auto.com 622-9600

PONTIAC SUNBIRD 91 126 000 km, automatique, très propre, 1850 \$, 570-3474

SUBARU JUSTY 1993 1400 000 km, 2 portes, automatique

VACHON SUBARU 387-7510

SUNDANCE 89, automatique, propre, 1700 km, 1750 \$, 527-7000

TOYOTA TERCEL 1990 manuelle, 750

Raymond Mercier auto.com 622-9600

SUPERMARCHÉ DE LAUTO Voitures 2000 \$ à 6999 \$

CHEVROLET CAPRICE CLASSIC 1991, 130 000 km, tout équipé, garanti, A.C. MARC 628-9602

GEO Metro 1995, 4 portes 5 vitesses, manuelle, radio, liquidation 4295 \$, KANGOUROUTE 871-5311

CHEVROLET CAVALIER 1991, 108 000 km, 2 portes, manuelle, A1, 34025

Garage Michel Noil 837-2244

CHEVROLET CAVALIER 1995 4 portes, SPECIAL, 8955, Maison Chrysler Charlebourg 622-4700

CHEVROLET CORSICA 94, 4 portes, automatique, tout équipé, 3995 \$, KANGOUROUTE 871-5311

CHEVROLET CAVALIER 95, 82 000 km, 2 portes, automatique, A1, blanc, 4955, Garage Michel Noil 837-2244

CHEVROLET MONTE CARLO LS 95, V6, 179 000 km, tout équipé, impeccable, 6955, GESTION LAC 2000 836-2916

CHEVROLET CAMARO 95, 181 000 km, 7100, équipée, 2 portes, V6, impeccable, 6955, GESTION LAC 2000 836-2916

CHEVROLET CAVALIER 91, 129 000 km, 4 portes, automatique, impeccable, 2995, GESTION LAC 2000 836-2916

CAVALIER RS 93, bleue, 2 portes, manuelle, alléon, tout ouvrant, A1, 204 000 km, 2000 \$, 264-3961

CHRYSLER INTREPID 95 1996, 33 000 km, tout équipé, impeccable, 1500 000 km, garantie, 849-6650

CHRYSLER NEON 1e 2000, 52 000 km, manuelle, air, mag 9955

AUTOC M.A.R.C. 628-9602

CHRYSLER Dynamic 1991, 25005 fonde, néon 1861-5184, 664-4175

DODGE NEON 1997, automatique, 4 portes, équipée, liquidation 4495 \$, KANGOUROUTE 871-5311

DODGE STRATUS 1997, 97 000 km, tout équipé, A1, 2000 \$, 264-3961

AUTOC M.A.R.C. 628-9602

DODGE NEON SPORT 1995 mag, alléon, garantie

AUTOC M.A.R.C. 628-9602

DODGE NEON 1996 automatique, 169 000 km

PINTEADRE AUTOS 833-8655 ext 505

DODGE COIT 1993 manuelle, 2 portes, 2995

AUTOC M.A.R.C. 628-9602

FORD ESCORT familiale 1994, 185 000 km, automatique, excellente condition, 3200 \$, 162-8974

E. BAILLARGEON 663-7040

FORD ESCORT 1992, 4 portes, automatique, radio, liquidation 2995 \$, KANGOUROUTE 871-5311

FORD ESCORT FAMILIALE 1994 automatique, air climatisé, garantie, A1, 2000 \$, 264-3961

FORD ESCORT LX 1996 119 000 km, 4 portes, air, tout équipé, 1900 000 km, 1750 \$, 527-7000

AUTOMOBILES FILLON 822-0610

FORD ESCORT LX 1993 automatique, 132 000 km, 2955

AUTOMOBILES FILLON 822-0610

FORD ASPIRE 96, 114 000 km, 3 portes, manuelle, vert, 2995

E. BAILLARGEON 663-7040

FORD ESCORT 96, 57 000 km, 4 portes, manuelle, tout équipé, alléon E. BAILLARGEON 663-7040

FORD ESCORT LX 97, 100 000 km, automatique, air, 1995

AUTOMOBILES FILLON 822-0610

TAURUS FAMILIALE 92, vitres électriques, régulateur, A1, 43505, 262-9939

ESCORT 95, 67 000 km, manuelle, carrosserie et mécanique, A1, 845-5863

GEO METRO 1997, 34 000 km, 4 portes, vert, manuelle, 5995

AUTOS R. BERGERON 831-3555

GEO METRO 1995, 79 400 km, 3 cylindres, économique, 3 995 \$, 295-1911, Autos R. Bergeron 831-3555

HONDA CIVIC 1996 hatchback, non garantie, très propre

AUTOC M.A.R.C. 628-9602

HONDA CIVIC 1991 hatchback, automatique, garantie, A1

AUTOC M.A.R.C. 628-9602

HONDA CIVIC LX 96, 18 000 km, 4 portes, manuelle, équipée, impeccable

6455, GESTION LAC 2000 836-2916

HONDA ACCORD EX 1992, 217 000 km, très propre, 4900 \$, 265-5403, pages 17h

HYUNDAI ACCENT GT 1996 180 000 km, 4 cyl. automatique, 3255

AUTOMOBILES FILLON 822-0610

HYUNDAI ACCENT 1999, 55 000 km, 2 portes, automatique, 4955, 295-1911

AUTOC M.A.R.C. 628-9602

SCOUPE LS 94, très propre, antigrippage, 3900 \$, 267-0486

HYUNDAI ACCENT 1996, 84 000 km, 2 portes, manuelle, 5295, 255-1911

AUTOC M.A.R.C. 628-9602

HYUNDAI ACCENT 1995 2 portes, automatique, 2750

Raymond Mercier auto.com 622-9600

HYUNDAI ELANTRA 1994 149 300 km, automatique, 2995

Raymond Mercier auto.com 622-9600

HYUNDAI ACCENT 97 47 000 km, 3 portes, manuelle, vert, 5 995

E. BAILLARGEON 663-7040

HYUNDAI ACCENT 98, 38 000 km, manuelle, garantie 1 an, 6995

AUTOS R. BERGERON 831-3555

HYUNDAI ACCENT 98, 38 000 km, manuelle, garantie 1 an, 6995

AUTOS R. BERGERON 831-3555

HYUNDAI ELANTRA 1994 149 300 km, automatique, 2995

Raymond Mercier auto.com 622-9600

HYUNDAI ACCENT 97 47 000 km, 3 portes, manuelle, vert, 5 995

E. BAILLARGEON 663-7040

CHRYSLER INTREPID 1997, tout équipé, 107 000 km, impeccable

AUTOC M.A.R.C. 628-9602

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

MERCEDES 190-6 1989 24, équipée, 889, 9504, KANGOUROUTE 871-5311

HYUNDAI ACCENT 1996, 84 000 km, 2 portes, manuelle, 5295, 255-1911

AUTOS R. BERGERON 831-3555

CHEVROLET CAVALIER 99, roug, 44 000 km, 4 portes, automatique, 9 499 \$

AUTOS R. BERGERON 831-3555

CAVALIER 2001, 18 000 km, 4 portes, automatique, garantie 2006, 10 800 \$

E. BAILLARGEON 663-7040

CHRYSLER INTREPID 1997, tout équipé, 107 000 km, impeccable

AUTOC M.A.R.C. 628-9602

CHRYSLER INTREPID 1997 136, 43 000 km, tout équipé

PINTEADRE AUTOS 833-8655 ext 505

CHRYSLER CONCORDE LX1 96, 97 300 km, air, 8995, Auto Real Parent 529-1323 www.autoreal.com

CHRYSLER SEBRING, 1995, 2 portes, 6 cyl. automatique, équipée, 7800 \$, AUTO GUY BEAUDOIN 728-2863

CHRYSLER NEON 2000, manuelle, air, mag, carnet de santé, vert 1095

Garage Michel Noil 837-2244

CHRYSLER NEON 2000, manuelle, air, mag, carnet de santé, vert 1095

Garage Michel Noil 837-2244

CHRYSLER INTREPID 94, 93 000 km, automatique, Special, Auto Real Parent 529-1323 www.autoreal.com

CHRYSLER INTREPID 94, 93 000 km, automatique, Special, Auto Real Parent 529-1323 www.autoreal.com

CHRYSLER INTREPID 94, 93 000 km, automatique, Special, Auto Real Parent 529-1323 www.autoreal.com

CHRYSLER INTREPID 94, 93 000 km, automatique, Special, Auto Real Parent 529-1323 www.autoreal.com

CHRYSLER INTREPID 94, 93 000 km, automatique, Special, Auto Real Parent 529-1323 www.autoreal.com

CHRYSLER INTREPID 94, 93 000 km, automatique, Special, Auto Real Parent 529-1323 www.autoreal.com

CHRYSLER INTREPID 94, 93 000 km, automatique, Special, Auto Real Parent 529-1323 www.autoreal.com

CHRYSLER INTREPID 94, 93 000 km, automatique, Special, Auto Real Parent 529-1323 www.autoreal.com

CHRYSLER INTREPID 94, 93 000 km, automatique, Special, Auto Real Parent 529-1323 www.autoreal.com

CHRYSLER INTREPID 94, 93 000 km, automatique, Special, Auto Real Parent 529-1323 www.autoreal.com

CHRYSLER INTREPID 94, 93 000 km, automatique, Special, Auto Real Parent 529-1323 www.autoreal.com

CHRYSLER INTREPID 94, 93 000 km, automatique, Special, Auto Real Parent 529-1323 www.autoreal.com

CHRYSLER INTREPID 94, 93 000 km, automatique, Special, Auto Real Parent 529-1323 www.autoreal.com

CHRYSLER INTREPID 94, 93 000 km, automatique, Special, Auto Real Parent 529-1323 www.autoreal.com

CHRYSLER INTREPID 94, 93 000 km, automatique, Special, Auto Real Parent 529-1323 www.autoreal.com

CHRYSLER INTREPID 94, 93 000 km, automatique, Special, Auto Real Parent 529-1323 www.autoreal.com

CHRYSLER INTREPID 94, 93 000 km, automatique, Special, Auto Real Parent 529-1323 www.autoreal.com

CHRYSLER INTREPID 94, 93 000 km, automatique, Special, Auto Real Parent 529-1323 www.autoreal.com

CHRYSLER INTREPID 94, 93 000 km, automatique, Special, Auto Real Parent 529-1323 www.autoreal.com

CHRYSLER INTREPID 94, 93 000 km, automatique, Special, Auto Real Parent 529-1323 www.autoreal.com



720  
Remerciements

Hélène St-Pierre Drouin

La fille Lucie et son conjoint Jean Jiboulet, remercient sincèrement tous les parents et amis(es) pour leurs marques de sympathie, lors du décès de Mme Hélène St-Pierre Drouin, survenu le 24 janvier 2003, à l'âge de 99 ans et 9 mois. Vos offrandes de messes et vos témoignages d'amitié nous ont grandement touchés. Veuillez considérer ces remerciements comme vous étant adressés personnellement.

765  
MonumentsDU MANUFACTURIER  
THERIAULT & FILS  
710, 1ère Ave. Québec, 524-1561Les p'tits motifs décontractés  
de la fin de semaine...  
Abonnez-vous: (418) 686-3344 (Québec)  
ou au 1-866-686-3344 (régions)

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

## LE SOLEIL

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 cancerCanadian  
Cancer  
Society1040, avenue Belvédère, bureau 214  
Sillery (Québec) G1S 3G3

Téléphone : (418) 683-8666

Don en ligne :  
www.quebec.cancer.ca

**Profitez du forfait  
7 jours**

**« BAZAR ET  
SERVICES »**

**Les petites  
annonces  
du Soleil  
844-4444**

## BOURSES

## Le Dow a peur

Difficile de savoir de quoi sera faite la  
semaine sur le marché américain

NEW YORK (Reuters) — C'est bien connu, les marchés financiers abhorrent l'incertitude, et quoi de moins rassurant que la perspective de plus en plus rapprochée d'une guerre en Irak comme en témoignent le renforcement massif des forces américaines au Moyen-Orient et l'escalade verbale de plus en plus abrupte du président Bush contre le régime de Saddam Hussein.

Dernier avertissement en date, le chef d'État américain a donné à Bagdad un délai de quelques semaines pour éviter la guerre. Ce suspense a fait tomber les indices boursiers à leurs niveaux les plus bas depuis trois mois.

L'indice Standard & Poor's 500, bien représentatif de l'ensemble de la cote du NYSE, a perdu presque 8% en à peine plus de deux semaines. Avec le Dow Jones des industrielles, le S&P affiche un recul d'environ 3% sur 12 mois et l'indice Composite du Nasdaq de 1%.

Dernier drame en date, bien que sans lien avec la situation internationale, l'accident de la navette *Columbia* n'est pas de nature à rassérer les humeurs.

Mais pour revenir aux affaires courantes, plusieurs grandes entreprises doivent encore publier leurs résultats trimestriels, et deux indicateurs sont particulièrement attendus cette semaine. Et bien sûr à la condition que l'Irak ne vienne par jouer le chien dans le jeu de quilles. C'est mercredi que le rapport secret du secrétaire d'État Colin Powell sur les intentions présumées perfides du gouvernement irakien sera présenté au conseil de sécurité de l'ONU.

Le risque de guerre a continué à faire monter le prix du pétrole, qui caracole maintenant au-dessus de 33\$ le baril. Si la facture d'énergie continue d'augmenter à ce rythme, où le consommateur et l'industriel américains trouveront-ils l'argent pour acheter et investir davan-

tage et, dans ce cas, qu'en sera-t-il des bénéficiaires futurs des entreprises.

Ceux du dernier trimestre ont été meilleurs que prévu et parmi le 67% des 500 entreprises du S&P qui ont publié leurs résultats, 62% ont dépassé les pronostics du marché et 22% les ont réalisés.

Mais ce sont surtout les perspectives qui déçoivent, non pas qu'elles soient franchement négatives, mais tout simplement floues.

## CISCO ET LES AUTRES

Le leader mondial des équipements de réseaux pour l'Internet Cisco Systems doit publier ses résultats demain et est surtout attendu sur ses prévisions.

La quatrième compagnie américaine de téléphonie à longue distance Sprint Corp. et sa filiale hertzienne Sprint PCS publieront les leurs mercredi.

Electronic Data Systems, grand rival d'IBM dans les services informatiques, donnera les siens jeudi.

Parmi les autres grands noms de la cote sont attendus Colgate-Palmolive, le leader américain de l'électro-ménager Whirlpool, PepsiCo, le premier brasseur mondial Anheuser-Busch, ou encore la deuxième chaîne américaine de drogues CVS Corp et le fabricant d'appareils médicaux Boston Scientific.

L'Institute for Supply Management (ex-NAPM) rendra public lundi son indice d'activité dans l'industrie en janvier, attendu à 53,7 après 54,7 en décembre.

Vendredi, le département du Travail donnera les chiffres de l'emploi de janvier. Les économistes anticipent 70 000 créations d'emplois après les 101 000 disparus en décembre, un taux de chômage stable à 6% et une hausse du salaire horaire de 0,3% comme en décembre.

Turbulence  
chez Air France

La grève des pilotes affecte le service

PARIS (AFP) — Le trafic des vols d'Air France a été « assuré à 85% » selon la direction mais seulement entre « 40 et 60% » selon les syndicats de pilotes citant plusieurs dizaines de suppressions de vols, hier, lors de la première journée de grève des pilotes qui doit se poursuivre jusqu'à mercredi inclus.

« Air France a réalisé 85% des vols programmés sur l'ensemble du réseau conformément à ses prévisions et a ainsi assuré l'acheminement de l'ensemble de ses passagers », a indiqué dimanche la direction à l'AFP.

« Pour la journée de lundi, la compagnie maintient les mêmes prévisions », a précisé Air France dans un communiqué.

Mais des sources aéroportuaires ont indiqué que 80% des vols Air France étaient assurés à l'aéroport d'Orly (sud de Paris) mais que « 60 vols moyen courrier et 4 vols long courrier ont été annulés à chaud » à Roissy-Charles de Gaulle (le nord de Paris).

De son côté, le syndicat de pilotes Alter (minoritaire) « a estimé à 40% du programme basique le nombre de vols

effectués hier en milieu de journée » a-t-il affirmé dans un communiqué.

Pour sa part, le SNPL (majoritaire) a « évalué à 50% voire 60% » le trafic assuré par Air France.

## JUSQU'AU 5 FÉVRIER

Trois syndicats de pilote (SNPL, SPAF et Alter) ont lancé un mouvement de grève du 2 au 5 février inclus. Ils dénoncent « la politique du pire » de la direction qui après « plusieurs réunions de pseudo-négociations » refuse d'apporter des réponses aux revendications salariales des pilotes, selon leur communiqué commun.

Le syndicat des pilotes de l'aviation civile (SPAC), deuxième syndicat de pilotes, n'a pas appelé à la grève, en estimant « inopportuniste d'engager un conflit portant uniquement sur les salaires, à l'heure où les salariés d'Air Lib, la deuxième compagnie aérienne française, voient leurs emplois menacés ».

Ce regain de tension intervient moins de deux semaines avant l'examen du projet de loi sur la privatisation partielle d'Air France (à partir du 12 février).

## EN BREF

## MICROSOFT

La division Jeux  
dans le rouge

■ LOS ANGELES — La division Jeux de Microsoft, qui produit notamment la console vidéo Xbox, a creusé sa perte au quatrième trimestre 2002, le deuxième de l'exercice fiscal de la firme, accusant un déficit d'exploitation de 345 millions \$ comparé à une perte de 180 millions un an plus tôt. Le chiffre d'affaires de la division a monté à 1,28 milliard de dollars contre 833 millions au quatrième trimestre 2001, lit-on dans les comptes détaillés communiqués vendredi soir à la Securities & Exchange Commission (SEC). Soucieux de promouvoir la Xbox contre les consoles des concurrents Sony et Nintendo, Microsoft la vend à perte et, selon des analystes, pour chaque console vendue 199\$, le manque à gagner est de 100\$, ce qui implique que plus les ventes augmentent, plus la perte s'accroît. (Reuters)

LOPEP pourrait  
diminuer la  
production

■ ABOU DHABI — Le ministre libyen du pétrole Abdouhfidh Zlitni a indiqué hier que l'OPEP pourrait réduire sa production en mars si les prix venaient à baisser rapidement dans un contexte de demande stable. « S'il y a

des signes en mars d'une demande stable et de prix en forte baisse, alors l'OPEP agira pour réduire sa production », a déclaré Zlitni à la presse lors d'une conférence sur l'énergie et l'environnement à Abou Dhabi. Zlitni a indiqué que le marché pétrolier était bien approvisionné et que les stocks mondiaux étaient à la hausse; ce qui pourrait être le prélude à une forte baisse des prix. « Les stocks sont suffisants (...) et la reconstitution des stocks aura un impact négatif sur les prix, assurément », a dit le ministre. Il a ajouté que la plupart des membres de l'OPEP produisaient actuellement à un niveau élevé pour essayer de faire baisser des prix devenus supérieurs à 30\$ le baril. Le mois dernier, l'OPEP avait accepté de relever son plafond de 1,5 million de barils par jour pour le porter à 24,5 millions pour couvrir le manque à produire du Venezuela. (Reuters)

Un offre  
pour Vivendi

■ LOS ANGELES — Vivendi Universal étudie actuellement une offre de l'homme d'affaires américain Marvin Davis sur ses activités dans le spectacle aux États-Unis, une rencontre entre celui-ci et Jean-René Fourtou, dg du groupe français, ayant eu lieu jeudi. Davis, un temps propriétaire des studios Twentieth-Century-Fox, avait fait l'an dernier une offre de 20 milliards \$. L'offre faite la semaine dernière serait sensiblement la même. (Reuters)



Parfois, le message envoyé par les larmes est entendu... et compris.

## VIE AU TRAVAIL

Les femmes  
pleurent plus souvent

Un symptôme à décoder

JACINTHE TREMBLAY  
Collaboration spéciale

■ Sandy est une jolie torontoise qui travaille dans la vente, dans une entreprise industrielle de Montréal. Elle exploite ses propres comptes, qui lui rapportent des commissions bien au-delà des 100 000 \$ par année et dirige trois autres représentants.

Récemment, elle a été convoquée dans le bureau de sa patronne pour discuter du cas d'une employée à problèmes et de difficultés administratives liées à une fusion et à la croissance rapide de la compagnie. « La directrice des ventes et moi nous connaissons depuis presque 10 ans mais nous ne sommes pas ce qu'on appellerait des amies. Nos relations ont toujours été correctes, mais strictement professionnelles et assez distantes. »

Durant cette réunion, Sandy et sa patronne ont abordé quelques problèmes qu'éprouve leur département dans le cadre de la réorganisation. Mais quand elle ont abordé le cas de leur subalterne — qui était devenue abrasive et impossible à satisfaire — quelque chose d'imprévu s'est produit. « Ma patronne a tout à coup parlé de sa frustration et de l'irritation qu'elle ressentait devant cette employée revêche. Et puis, elle s'est mise à pleurer! »

Sandy n'en revenait pas. « Ça n'a duré que quelques instants, mais j'ai bien vu que cette situation conflictuelle la touchait. Je suis certaine, aussi, que la pression liée à la fusion y était pour quelque chose. »

Sandy a-t-elle vu cette crise de larmes comme une faiblesse? « Non, pas vraiment... J'ai été très surprise, parce que je la connais peu. Mais en fait, je crois que je la trouve beaucoup plus humaine qu'avant. Je la considère encore comme une femme stricte devant qui je dois toujours maîtriser parfaitement mes dossiers, mais il y a un petit courant qui a passé entre nous à cet instant. »

Les larmes au travail ne font pas partie des formes d'expression des émotions perçues comme « professionnellement » correctes dans les organisations. Et pourtant, elles coulent.

« Pleurer au travail ou à cause du travail est un phénomène exceptionnel mais il est beaucoup plus fréquent qu'on ne croit », affirme le professeur Angelo Soares, de l'École des sciences de la gestion de l'Université du Québec à Montréal. Le phénomène est aussi beaucoup plus fréquent qu'on ne le voit. « Pour verser des larmes, on se réfugie généralement à la salle de bain des entreprises ou on attend le soir, à la maison », ajoute-t-il.

Ce sociologue du travail s'intéresse aux émotions dans les organisations. Il a consacré à la question un livre *Au Coeur des services: les larmes au travail*, publié en 2000. Au cours des cinq dernières années, il a recueilli les témoignages d'une centaine de travailleurs du secteur des services. Plusieurs d'entre eux, des hommes comme des femmes, lui ont confié avoir pleuré au travail ou à cause du travail.

Rien d'étonnant, selon lui: « Il est illusoire de croire que les émotions restent à la porte des organisations. Il est donc normal qu'elles s'expriment parfois par les larmes. »

Angelo Soares est un des rares chercheurs à s'intéresser à ce phénomène qui n'a fait l'objet, jusqu'à maintenant, d'aucune étude quantitative.

## LE MESSAGE DES LARMES

Les larmes au travail ont mauvaise réputation. Elles sont perçues comme un signe de faiblesse. Angelo Soares rejette cette vision. « Les larmes sont une façon de communiquer les émotions qui dépassent les mots. Pleurer peut être considéré comme une forme de communication non verbale exprimant l'impuissance, le besoin de réconfort et la sympathie », soutient-il.

Autrement dit, le premier message des larmes est que quelque chose ne va pas. Découvrir ce « quelque chose » est essentiel car pleurer est souvent un premier signe précurseur de l'épuisement professionnel.

Angelo Soares émet l'hypothèse que les femmes sont plus nombreuses à pleurer au travail que leurs collègues masculins. D'abord à cause de la socialisation différente des deux sexes face aux larmes — un vrai gars, ça pleure pas... — mais surtout à cause d'une division sociale du travail qui amène plus de femmes à occuper des postes exigeant un travail émotif plus important.

« Les femmes sont majoritaires dans le secteur des services où elles sont fréquemment exposées à des propos très durs et même violents de la part de la clientèle, sans pouvoir riposter », explique Angelo Soares. Il cite en exemple les caissières de supermarché, les infirmières et les coiffeuses, souvent exposées à des comportements désagréables et tenues de garder, malgré tout, le sourire. « Ces situations exigent un investissement émotif très grand », dit-il.

## SELON LES ÉPOQUES

L'universitaire s'insurge par ailleurs contre les théories qui attribuent à la biologie la fréquence plus grande des larmes chez les femmes. « La perception des sanglots diffère selon les périodes de l'histoire », rappelle-t-il. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, les hommes pleuraient d'admiration, d'attendrissement et de joie et ils aimaient se faire remarquer par leurs larmes. Ce n'est qu'à partir de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle que les larmes devinrent un emblème de la féminité, de l'immaturité et de la faiblesse.

Encore aujourd'hui, certaines larmes sont considérées comme socialement acceptables et s'expriment sans problème. C'est le cas des effusions de joie du personnel médical et infirmier lors de la naissance d'un enfant. C'est également le cas des larmes déchaînées par l'annonce d'une promotion ou par un témoignage de reconnaissance.

Les recherches du professeur Soares lui ont permis d'identifier les causes les plus fréquentes des pleurs que l'on cache à la salle de bain ou à la maison. En fait, il a du coup pointé du doigt les malaises les plus souvent ressentis par les travailleurs. Qu'est-ce qui tire les larmes? « Le sentiment d'incapacité dans l'accomplissement du travail, le stress, l'injustice, la souffrance physique ou mentale, le harcèlement psychologique et la violence », résume-t-il.

Dans le livre *Working Up a Storm: Anger, Anxiety, Joy and Tears on the Job* publié en 1988 à New York, deux chercheurs américains affirment par ailleurs que les femmes pleurent davantage au travail lorsqu'elles sont en colère. Ce sentiment est provoqué par des traitements injustes, l'humiliation ou l'incompréhension.

Une thèse de doctorat réalisée à l'Université de Pittsburgh en 1980 concluait que les gens qui pleurent plus facilement ont moins d'ulcères et de colites. Une idée plus simple et fort répandue veut que les larmes apportent un soulagement face aux tensions.

## FAIRE SORTIR LE MÉCHANT ?

Certains travailleurs rencontrés par le professeur Soares avaient même fait de cette médecine une stratégie. « Ils allaient s'isoler pour pleurer et revenaient ensuite à leurs occupations. » Cela a le mérite de soulager, mais cette stratégie est dangereuse, souligne M. Soares: « Elle n'élimine pas la source du stress. »

Il insiste: les larmes sont le signal d'un problème au travail qu'il importe d'identifier et de régler. Sinon, c'est la santé mentale qui est menacée.

Certains n'ont pas le temps de se rendre au petit coin et éclatent en public, provoquant généralement un certain malaise dans leur entourage. Parfois, par contre, leur message est entendu.

