

QUESTIONS D'ARGENT

SUR LES MARCHÉS

Un jour de répit

Vendredi a ramené un peu de lumière sur les principales places boursières occidentales au terme d'une semaine sombre de réactions négatives aux nouvelles déprimantes en provenance d'Asie.



Louis Tanguay

Incidemment, ce répit se prolonge d'une journée du côté américain où les marchés et les institutions financières sont fermés aujourd'hui pour le congé de Martin Luther King. Mais, au nord de la frontière, l'activité reprend ce matin et les intervenants ont recommencé, avant l'ouverture des marchés, à examiner ce qui s'est passé aux premières heures de la semaine sur le front oriental.

Parmi les points saillants des derniers jours de négociations à Toronto, M. Jean Laroche, conseiller chez Nesbitt Burns, retient un renversement par rapport aux semaines précédentes, puisque l'indice des aurifères et les titres de plusieurs sociétés majeures d'exploitation comme Cambior sont partis à la hausse pendant que le secteur des banques et services financiers était en baisse.

Cela s'explique par le fait que le dollar américain a faibli face au yen, dit-il, comme d'ailleurs M. Charles Moreau, vice-président de Lévesque Beaubien Geoffrion à Québec.

Celui-ci ajoute que deux baisses du billet vert ont suffi à donner le signal et l'once d'or a gagné 8 \$US. Et Euro Nevada dont on a parlé ces dernières semaines a connu un gain de 15%.

Du côté des banques canadiennes, M. Marcel Côté, représentant de RBC Dominion valeurs mobilières, croit qu'on peut maintenant tourner la tête vers les titres qui ont perdu le plus de valeur.

Les titres ont fléchi sous le poids du spectre de mauvaises créances en Asie, explique M. Moreau qui note que la Banque de Montréal et la Nationale sont les moins exposées à ce risque, par opposition à la CIBC dont le titre a le plus souffert du mouvement.

M. Laroche ajoute que les prochains résultats trimestriels seront affectés par une contribution à la baisse des divisions de valeurs mobilières des institutions financières mais que l'environnement de taux d'intérêt décroissants peut être regardé comme positif.

Plusieurs analystes ont révisé à la baisse leurs prévisions de profits pour le secteur bancaire où certains estiment que les mauvaises nouvelles sont déjà escomptées dans la valeur des titres.

Aux États-Unis, les gros noms ont commencé à divulguer leurs résultats trimestriels et M. Laroche note que 65% des entreprises qui l'ont fait ont dépassé les attentes représentées par le consensus des analystes.

À titre d'exemple, dans le secteur des hautes technologies, le profit

■ TORONTO (PC) — Les six grandes banques canadiennes, dont les assemblées annuelles débutent cette semaine, aimeraient sans doute pouvoir se féliciter des excellents résultats financiers qu'elles ont obtenus en 1997.

Mais leur joie risque d'être de courte durée, car une tempête se dessine à l'horizon.

Il y a une recrudescence de critiques concernant les salaires accordés à leurs cadres — grâce au « Robin des banques », Yves Michaud —, et des nuages noirs entourent la crise financière asiatique et son impact sur les banques canadiennes.

À la Bourse de Toronto, l'indice pondéré des services financiers a dégringolé, perdant environ 5% de sa valeur au cours des six dernières séances de transactions.

La CIBC est l'une des institutions financières les plus touchées. Après avoir perdu environ 11% de sa valeur au début de janvier, elle a regagné 10% vendredi pour clôturer à 38,50\$, avec un volume de transactions élevé. Par conséquent, lorsque la deuxième plus

importante institution financière au pays tiendra son assemblée annuelle jeudi — elle sera la première à le faire —, elle risque de faire face à des actionnaires mécontents.

COURTAGE

Une bonne partie des profits records réalisés par les banques en 1996 et en 1997 — ils atteignaient alors 7,5 milliards \$ — provenaient de leurs services de courtage, qui ont bénéficié de la situation des marchés boursiers, des nombreux prêts attribuables aux taux d'intérêt peu élevés et de la reprise de l'économie.

« Les banques sont touchées parce que les gens commencent à se rendre compte que la situation en Asie a de l'importance, et que l'année 1998 sera difficile pour les marchés financiers et pour l'économie », explique l'écono-



Le Robin des Bois des banques, Yves Michaud

miste Patricia Croft, de Sceptre Investment Counsel.

La crise des devises asiatiques a entraîné une baisse des marchés bour-

siers partout dans le monde, les investisseurs craignant que la réduction des exportations vers ces régions ne nuise à la croissance économique de leur pays.

SALAIRES

L'importance du courtage est devenue très évidente lorsqu'on a appris que le traitement le plus élevé accordé l'an dernier à un cadre d'une banque canadienne — soit près de 10,3 millions \$ en salaire et primes — a été attribué à John Hunkin, directeur des placements et des services aux entreprises de la CIBC.

Comme la banque Toronto Dominion, dont l'assemblée annuelle aura lieu le 28 janvier à Calgary, la CIBC a recommandé le rejet des propositions suggérant d'imposer un salaire maximum aux cadres.

Le président de la Banque de Montréal, Matthew Barrett, qui a touché l'an dernier 4,2 millions \$, est l'un des cadres des cinq banques qui ont accepté jusqu'à maintenant de dévoiler le montant de leur salaire.

L'AUTOMOBILE

BMW 323 IS 1998

Même carrosserie, nouveau moteur

■ QUÉBEC — Si BMW avait respecté sa nomenclature habituelle, notre voiture d'essai se serait appelée 325 is puisque le moteur est un 2,5 litres. Mais comme il y a déjà eu une 325, BMW a sans doute décidé d'éviter les risques de confusion pour cette nouvelle voiture disponible en coupé et en décapotable seulement. Lorsque la berline accueillera ce nouveau moteur, ce sera l'an prochain avec la nouvelle carrosserie.



Raynald Côté
Collaboration spéciale
CAA-QUÉBEC

rendre le tout étanche. Ingénieurs et efficacité.

Dans les sièges avant, les occupants bénéficient d'un très bon confort et ce même pendant de longs périodes. Le conducteur peut facilement se concocer une très bonne position de conduite à condition de ne pas être de grande taille. Si c'est le cas, il trouvera le toit ouvrant bien près de sa tête et gênant lors du passage sur certaines inégalités.

Tout d'abord pour faciliter la fermeture des portes, BMW fait baisser les vitres des portes dès qu'on actionne la poignée. Ainsi, il y a moins de pression dans l'habitacle et la porte est plus facile à fermer. Une fois cette opération terminée, la vitre se lève pour

À l'arrière, pour accéder à l'étroite banquette il faut démontrer une bonne souplesse. Le dégagement pour la tête est bon sauf pour les personnes de grande taille tandis que pour les pieds il dépend des occupants avant. En effet, si les sièges avant sont abaissés au maximum, il est virtuellement impossible de glisser les pieds sous eux.

De capacité moyenne, le coffre peut voir sa capacité augmentée par les dossiers rabattables de la banquette arrière.

COMMODITÉS ET SÉCURITÉ

Très bien insonorisé, l'habitacle se distingue également par la bonne disposition des diverses commandes et par une finition irréprochable. Par contre, il n'est pas très généreux sur le plan des espaces de rangement.

Le système de chauffage de notre véhicule d'essai était un peu bizarre. Tout d'abord, si on sélectionnait une température de 20 degrés Celsius, on avait l'impression d'être dans un four. Il fallait, pour être confortable, baisser



La nouvelle BMW 323 is a conservé la même carrosserie.

la température à 18-19 degrés Celsius. D'autre part, en position automatique le système ne parvenait pas à désembuer les vitres y compris le pare-brise. Pour y parvenir il faut prendre soi-même le contrôle et cela dès le début.

Au chapitre de la sécurité, on note la présence de coussins gonflables latéraux, en plus des deux traditionnels, ainsi que la très bonne visibilité dans toutes les directions sauf vers l'arrière en reculant. De plus, les appuie-tête arrière limitent la visibilité à l'occa-

sion. Il est cependant décevant de constater que les appuie-tête ne peuvent être verrouillés en position haute ce qui n'offre pas une protection maximale pour les occupants qui doivent lever les appuie-tête. En cas d'accident, la tête fera descendre l'appuie-tête et ne sera donc pas protégée contre le coup du lapin.

AUTRES TEXTES

- Essai routier Page B4
- Conseils du CAA Page B5

Voir MARCHÉS en B2 ▶

Vente

extraordinaire

au prix coûtant
du fabricant

Toutes nos voitures et camions 97 neufs et démonstrateurs à sacrifier (preuve à l'appui: facture de la compagnie Ford) et en plus, profitez de

1,9%

de taux de crédit pendant 48 mois

BONNE NOUVELLE
Nouveau taux de crédit
avantageux sur les 1998.

Montcalm Automobiles Inc.
Votre garage de confiance

901, 1re Avenue 529-2131

www.ford.ca/dealers/Montcalm_Automobiles_Inc/

PROGRAMME POUR DIPLOMÉS:
Obtenez un rabais supplémentaire de 750\$

SERVICE DE NUIT
Ouvert du lundi au jeudi
jusqu'à 3h00 am

L'offre de taux de crédit de 1,9% s'applique à l'achat des modèles neufs et Série F 1997 (PTAC inférieur à 8500 lb) et des autres modèles neufs 1997 en stock (sauf l'expédition). Sujet à l'approbation du crédit.

PARLONS FRIC

Le REÉR au conjoint

Monsieur Bilodeau, de Saint-Anselme, et M. Lebreux, de la Gaspésie, ont sursauté devant l'une de nos stratégies fiscales de fin d'année. Ils se demandent en quoi consiste la « règle des trois ans » du REÉR au conjoint, et pourquoi il est avantageux d'y cotiser avant le 31 décembre d'une année donnée. Enfin, ils veulent savoir si des moyens existent pour la contourner une fois rendus à la retraite.

Comme cette règle est souvent mal comprise, nous y consacrerons deux chroniques. Nous verrons d'abord aujourd'hui le pourquoi de cette règle et son fonctionnement. Dans deux semaines, nous compléterons notamment avec ses exceptions et la planification qui en découlent.

AVANTAGES

Rappelons d'abord que le REÉR au conjoint (légal ou de fait) existe pour fractionner le revenu de retraite entre le couple afin de baisser sa facture totale d'impôts. Au départ, comprenez bien que, par exemple, si monsieur contribue au REÉR de madame, il peut quand même déduire cette

contribution dans ses déclarations d'impôts à lui.

Si l'on prévoit que madame touchera un revenu de retraite inférieur à celui de monsieur tout en se situant à un taux marginal d'imposition plus bas, madame paiera moins d'impôt au retrait du REÉR que si monsieur ne l'avait pris à son nom à lui. Or, lors de l'instauration de ce système de REÉR au conjoint, certains contribuables ont rapidement flairé la bonne affaire.

En effet, ils procédaient de la façon suivante: monsieur contribuait au REÉR de madame, et réclamait la déduction fiscale dans ses déclarations à lui. Quant à elle, madame retirait ce REÉR peu après et l'incluait dans ses déclarations fiscales à elle. En supposant qu'elle n'avait que peu de revenus, une telle stratégie permettait ainsi au couple de profiter annuellement dans l'immédiat des avantages de la technique de fractionnement (payait moins d'impôt). Pour comprendre une règle fiscale, il suffit souvent de saisir le pourquoi de sa création.

LA RÈGLE

Dans le cas qui nous occupe, le but recherché par les gouvernements



Pierre Juneau

Collaboration spéciale avec la coopération de Jean Courchesne

avec le REÉR au conjoint n'était justement pas de permettre le fractionnement de revenu dans l'immédiat, mais bien de le faire seulement à compter de la retraite. En conséquence, le législateur a instauré une règle que l'on peut résumer comme suit: si des sommes contribuées au REÉR du conjoint (bénéficiaire) sont retirées par celui-ci avant l'échéance du régime, le contributeur (celui qui a réclamé les déductions dans ses déclarations fiscales) doit inclure dans son propre revenu le montant total des contribu-

tions de l'année du retrait et celles des deux années précédentes. Pour vous aider à comprendre, nous allons illustrer la règle au moyen d'un exemple inspiré de la brochure intitulée « REÉR et autres régimes enregistrés pour la retraite » de Revenu Canada Impôt.

En 1997, madame a retiré (premier retrait) 4000 \$ du REÉR conjoint contributeur ouvert par monsieur en 1995. Celui-ci y avait versé les contributions suivantes (pour lesquelles il avait réclamé une déduction dans ses déclarations fiscales à lui): 2000 \$ en 1995, 2000 \$ en 1996 et 1000 \$ en 1997. Monsieur devra inclure dans ses revenus à lui le moins élevé des montants suivants: A. les montants versés l'année du retrait (1997) et ceux des deux années précédentes (1996 et 1995), soit 5000 \$, ou B. le montant que madame en a retiré, soit 4000 \$. En conséquence, monsieur devra inclure la totalité de ce retrait de 4000 \$ dans son revenu à lui, tandis que madame ne devra rien déclarer de ce retrait.

ANNÉE CIVILE

Il est important de noter que la règle fonctionne sur la base d'année civile et non pas d'année d'imposition. Donc,

une contribution faite en décembre 1997 sans contribution ultérieure (à aucun REÉR du conjoint) pourrait être retirée et imposée à madame que si elle est retirée à compter du 1^{er} janvier 2001, soit un an plus tard. Ceci illustre notre propos du 8 décembre dernier, à savoir qu'une contribution avant la fin de l'année civile permet de ne pas décaler d'un an l'application de la règle « des 3 ans ».

Demeurez à l'écoute: dans deux semaines, nous verrons notamment les exceptions à cette règle, et les planifications possibles qui en découlent. Au plaisir de vous rencontrer au kiosque du SOLEIL au Salon Épargne Placements de Québec à compter de jeudi.

POUR NOUS REJOINDRE

NDLR — Cette chronique est ouverte aux questions des lecteurs. Deux comptables, Jean Courchesne, c.g.a. et Pierre Juneau c.a., représentants en épargne collective au Groupe financier Concorde, répondent à celles qui sont adressées à:

Parlons Fric
Journal LE SOLEIL
925, Chemin St-Louis
Québec
G1K 7J6
Fax: 686-3429

La Gaspésie s'entend avec le Syndicat des producteurs de bois de la Gaspésie

GILLES GAGNÉ

Collaboration spéciale

■ CHANDLER — La compagnie papetière Gaspésia, de Chandler, accepte de prendre le bois de quatre pieds déjà coupé par 400 membres du Syndicat des producteurs de bois de la Gaspésie. Ce volume de 36 750 mètres³, d'une valeur de 1,5 million \$, dormait en forêt depuis des semaines.

Cette décision de la firme a été prise lors du dépôt par le syndicat d'une requête en injonction provisoire le 13 janvier à Percé. Le demande d'injonction a été déboutée quand la Gaspésia a accepté de prendre le bois de quatre pieds.

Cet engagement contredit une décision préalable prise à la mi-novembre quand la

compagnie avait avisé le syndicat, malgré l'inventaire de quatre pieds déjà coupé en forêt, qu'elle ne prendrait désormais que des billes de huit pieds, une pratique qui viendrait briser un mode d'exploitation séculaire en Gaspésie. La Gaspésia avait également statué qu'elle ne prendrait aucune bille du Syndicat en janvier.

Le président du Syndicat des producteurs de bois, Euclide Moreau, se dit satisfait de voir que la matière ligneuse ne sera pas perdue, mais rappelle que le litige avec la Gaspésia est loin d'être réglé.

« Ils vont prendre le bois, mais il n'y a pas d'engagement dans le temps, donc pas d'horaires de livraison, et le prix n'est pas discuté. Nous déposerons donc une requête pour l'audition de l'injonction interlocutoire. Parallèlement, le syndicat a fait une demande de conciliation à la Régie des marchés agricoles, pour éventuellement passer à l'arbitrage », explique M. Moreau.

Malgré le déplacement du différend devant les tribunaux, le président du syndicat se dit toujours ouvert à des négociations avec la Gaspésia. La demande d'injonction interlocutoire sera entendue entre le 23 janvier et le 3 février.

Sur une base annuelle, la direction du syndicat estime à cinq millions \$ son manque à gagner si la Gaspésia supprime son approvisionnement de bois de quatre pieds. Euclide Moreau croit qu'il s'agit davantage d'une manœuvre de négociation pour baisser le prix du bois d'environ 17 %.

Le bois de huit pieds est de toute façon coupé en deux avant d'être réduit en copeaux par les équipements de la papeterie. La direction de l'usine de Chandler procède présentement à une démarche visant à réduire de 50 \$ la tonne le coût de production de la tonne de papier. Toutes les catégories de dépense, masse salariale incluse, font l'objet d'une révision.

MARCHÉS
Explosion de la demande

Suite de la B1

d'Intel (une référence pour ce groupe) a dépassé de 10 % les expectatives. Mais le titre a perdu de la valeur parce que les trois prochains mois s'annoncent plus difficiles.

Au contraire, Motorola a révélé un résultat inférieur aux attentes, mais l'action a monté parce que le bénéfice par action était de 10 % supérieur à celui du même trimestre de 1996.

Sur tout le secteur technologique, M. Laroche note que la croissance des revenus en provenance d'Europe fait contrepois au risque de baisse des activités en Asie.

Au Canada, c'est notamment le cas pour ATI Technologies qui a vu exploser la demande pour ses applications graphiques destinées aux ordinateurs de bureau. Avec une croissance de 60 % de ses revenus, la compagnie a déclaré des bénéfices en hausse de 192 %. Et l'action qui se vendait pour seulement 16 \$ en août a connu une nouvelle augmentation de 17 % pour défoncer les 38 \$.

Dans le secteur des biotechnologies, M. Moreau souligne pour sa part qu'après avoir subi une correction jusque dans la zone des 25 \$, Biochem Pharma a gagné 20 % pour toucher les 30 \$.

Mais dans les prochains jours ce sont surtout les résultats d'essais cliniques sur le cancer du poumon que la société québécoise Aeterna doit dévoiler devant l'Institut américain de recherche sur le cancer qui capteront son attention.

M. Laroche portera pour sa part son intérêt particulièrement sur les titres des sociétés américaines de transport aérien qui dévoileront cette semaine leurs résultats financiers. Pour United, Delta et American, les craintes de baisse de clientèle d'affaires en liaison avec l'Asie s'opposent à l'avantage de la diminution du coût du pétrole. La semaine prochaine, ce sera le tour d'Air Canada.

Enfin, dans un marché réfractaire au secteur des ressources, M. Côté évoque la possibilité de rechercher une bonne valeur fondamentale chez Dofasco en gardant à l'esprit un préjugé favorable aux entreprises dont l'activité est liée à la demande intérieure canadienne.

EN BREF

QUÉBEC

Réunion des porteurs de parts Cote 100

La société de fonds communs de placement Cote 100 a décidé de créer un précédent au Québec en réunissant les porteurs de parts de ses fonds à l'occasion des deux salons Épargne-Placement de Montréal et Québec. Lors de ces premières « assemblées annuelles », les participants pourront rencontrer les gestionnaires et analystes de la firme et discuter des perspectives économiques et des stratégies de placement pour 1998. À Québec, la rencontre a lieu le 22 janvier à 16h00 à l'Auberge des Gouverneurs, salle Lauzon (et non à l'hôtel Hilton selon l'information erronée reçue par certains clients). La rencontre est aussi ouverte aux investisseurs intéressés à mieux comprendre les fonds mutuels, mais il faut réserver au (514) 461-2826, car le nombre de places est limité.

CHANDLER

Cargaison de papier journal et de Ladas

Le premier navire de l'année au port de Chandler, le cargo russe Nikolay Novikov, charge depuis huit jours 5000 tonnes de papier journal à destination d'Alexandrie, en Égypte. Le navire de 150 mètres transportera également une cargaison un peu spéciale en pon-tée, une dizaine de Lada usagées achetées par le capitaine et les membres d'équipage lors d'une escale précédente à Sorel. Les cales contiennent également des tuyaux d'acier qui transiteront en Turquie avant que le cargo atteigne l'Égypte. Si le climat le permet, le Nikolay Novikov quittera Chandler ce soir. Le chargement a été retardé par les précipitations de la semaine dernière. Le papier journal ne peut être mis en cale quand il pleut parce que l'humidité endommage les rouleaux et empêche leur maintenance. G.G.

CRISE ASIATIQUE

Boeing manifeste de l'inquiétude

■ SEATTLE (AFP) — Le premier avionneur mondial Boeing est de plus en plus inquiet des conséquences de la crise financière en Asie, un important marché, et négocie avec les compagnies aériennes de la région un nouveau calendrier de livraison de manière à limiter les annulations de commandes.

Le patron de la division avions commerciaux du groupe, Ronald Woodard, a indiqué vendredi dans un entretien accordé à l'AFP que Boeing prévoyait dans l'état actuel des choses une réduction des commandes des pays asiatiques de quelque 20 %, soit 60 appareils, au cours des trois prochaines années, surtout des gros porteurs tels que le B-747 et le nouveau biréacteur long-courrier B-777.

M. Woodard a toutefois souligné que l'impact de ces annulations — qui se feraient surtout sous la forme d'options non exercées — ne se-

rait pas ressentir à court terme. « Mais, nous surveillons la situation de près », a-t-il dit.

La région Asie-Pacifique absorbe environ le tiers des commandes mondiales de Boeing, qui ont totalisé 502 appareils en 1997.

Tim Meskill, le responsable du service de prévision commerciale pour Boeing, a expliqué que la situation en Asie, encore vue avant Noël comme « un simple incident de parcours », était désormais considérée comme « un événement important » affectant sérieusement les économies de cette zone avec des conséquences durables, probablement sur trois ans.

« Nous sommes en discussion avec les compagnies aériennes de la région parce que nous sommes tous très inquiets du net ralentissement du trafic passager » observé depuis l'été, que « la crise financière va de toute évidence continuer à freiner pendant longtemps », a poursuivi M. Meskill.

Au moment où les compagnies ont passé le gros de leurs commandes en 1996, le trafic connaissait une croissance solide de 12 % par

an dans la région Asie-Pacifique. La progression n'est plus désormais que de six à 8 %, a-t-il dit, précisant que ces nouvelles conditions conduisaient Boeing à revoir ses projections annuelles de la demande mondiale à long terme d'avions commerciaux.

EXCÉDENT DE CAPACITÉ

Selon lui, la situation en Asie est comparable à la grave crise qui a frappé le transport aérien, notamment aux États-Unis, en 1991 et 1992. Les transporteurs américains avaient alors, malgré la forte baisse du trafic passager consécutive à la récession de 1990, continué à prendre livraison des appareils commandés en pleine expansion.

Elles s'étaient alors retrouvées avec un important excédent de capacité, ce qui avait contribué aux plus lourdes pertes financières de leur histoire, plus de 15 milliards \$. « Nous travaillons avec les compagnies en Asie pour éviter la répétition de cette situation », a expliqué M. Meskill.

causeries

HORS SÉRIE

QUÉBEC 1998

Perspectives économiques et politiques

Des événements importants ont marqué l'année 1997, tant dans le secteur public que dans le secteur privé. Quels en seront les impacts pour votre entreprise en 1998?

Pour commencer l'année bien informé, participez à cette rencontre inédite au cours de laquelle vous aurez l'occasion de poser vos questions à nos experts invités et d'échanger avec eux sur les sujets qui vous concernent.

LE MARDI 20 JANVIER 1998
À 11H30
Capitole de Québec

Prix membres: 37\$ / taxes en sus
non-membres: 45\$ / taxes en sus

CITE **LE SOLEIL** **TELE 4**

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU QUÉBEC MÉTROPOLITAIN

Pour réserver: 692-3853

Conférencier:

Michel Vastel
Chroniqueur
Le Soleil

Conférencier:

Pierre Fortin
Professeur d'économie
U.Q.A.M.

Présentateur:

Marc Perreault
Animateur,
CITF RockDétente
107,5 FM

Animateur:

Pierre Jobin
Chef d'antenne,
Le TVA 18 heures

Le Canada devra attendre pour adhérer au Mercosur

BRUCE CHEADLE
Presse canadienne

■ BUENOS AIRES — Le Canada devra attendre encore avant de pouvoir adhérer au Mercosur. Le premier ministre Jean Chrétien a en effet annoncé hier qu'il renonçait à obtenir que le Canada soit admis au sein de ce marché commun au cours de l'actuelle tournée d'Équipe Canada en Amérique latine.

Ottawa espérait faire de l'entrée du Canada dans le marché commun, qui réunit l'Argentine, le Brésil, le Paraguay et l'Uruguay, le point culminant de cette mission commerciale de 12 jours.

«Je ne crois pas que nous allons le signer à ce moment-ci, mais le président Cardoso m'a dit: Reprenons les pourparlers», a déclaré M. Chrétien. «Nous espérons le signer. J'ignore quand exactement cela se fera.»

Plus tôt, au Brésil, M. Chrétien avait laissé entendre que les obstacles politiques à l'entrée du Canada au Mercosur pourraient être levés une fois que la délégation canadienne de 500 personnes aurait atteint l'Argentine. Ce pays contrôle actuellement la présidence du Mercosur et aurait donc eu le pouvoir d'ouvrir la porte au Canada.

Bien que l'adhésion du Canada au Mercosur, un marché commun de 200 millions d'individus, ne soit pas gage de retombées instantanées pour les entreprises canadiennes, on la considère comme une étape importante vers une libéralisation élargie du commerce dans les Amériques.

Mais le Brésil, la principale puissance économique du Mercosur, a refroidi les espoirs canadiens en raison du conflit entre les avionneries Bombardier, de Montréal, et Embraer, du Brésil. Les deux compagnies s'accusent mutuellement de profiter de subventions déloyales de leur gouvernement à l'industrie aéronautique.

Le premier ministre Chrétien, qui a eu droit à une journée de repos, hier, avec le reste de la délégation canadienne, devait téléphoner au président Cardoso aujourd'hui afin de recommander le nom d'un émissaire canadien chargé de négocier une solution au différend commercial.

«Comme M. Cardoso me l'a dit, c'est un problème entre deux compagnies qui crée un conflit entre les gouvernements. Nous espérons qu'elles résoudreont elles-mêmes leur conflit», a dit M. Chrétien.

RÉSULTATS MODESTES

Jusqu'à présent, les résultats d'Équipe Canada sont modestes. La mission commerciale a signé pour environ 261 millions \$ de contrats fer-



Le premier ministre Jean Chrétien prend ses aises à l'issue d'un repas avec les premiers ministres provinciaux.

mes, et pour environ 122 millions \$ d'ententes de principe, ce qui est nettement inférieur aux précédentes missions commerciales canadiennes à l'étranger.

Malgré tout M. Chrétien a fait savoir, à la suite d'un bref entretien avec les neuf premiers ministres qui participent à Équipe Canada, que le concept de mission commerciale conserve sa

popularité, qu'il y a encore «de nombreuses parties du monde que nous n'avons pas encore visitées» et qu'il y aura encore plusieurs autres «Équipe Canada».

L'empire du « roi de la forêt indonésienne » vacille

Plus de 2500 des 14 000 ouvriers du groupe Kalimanis ont été licenciés

BERNARD ESTRADÉ
Agence France Presse

■ JAKARTA — L'empire de Mohammad «Bob» Hasan, ami du président Suharto, qui aime à se présenter comme le «roi de la forêt indonésienne», vacille avant même qu'ait sonné la date fixée pour la fin, exigée par le FMI, de son jusque-là fructueux monopole forestier.

Plus de 2500 des 14 000 ouvriers employés par le groupe Kalimanis, le fleuron bâti sur l'exploitation systématique de la forêt indonésienne d'un empire pesant au total, selon les estimations, entre 3 et 4 milliards \$, ont été licenciés et la durée de la journée de travail de ceux qui restent réduite.

Le chef des activités pour le groupe a annoncé également, selon l'agence officielle Antara dimanche, une restructuration globale du groupe accompagné d'un rééchelonnement du remboursement de ses dettes.

RÉPERCUSSIONS

Cette annonce est une mauvaise nouvelle de plus pour les banques indonésiennes et asiatiques, en premier lieu coréennes et japonaises, qui avaient financé l'usine géante de pâte à papier de Kiani Kertas (est de Bornéo), dont le coût a été chiffré par M. Hasan à 1,3 milliard \$.

Inaugurée par M. Suharto en août dernier, cette réalisation grandiose comporte, outre l'usine elle-même présentée comme techniquement l'une des plus avancées au monde, un port en eau profonde et un aéroport doté d'une piste de 2500 mètres ainsi qu'une ville créée de toutes pièces au milieu de la jungle pour un millier d'employés.

PROBLÈMES TECHNIQUES

Six mois plus tard, cette usine, qui doit consommer 35 hectares de forêt par jour et dont il était attendu un revenu annuel de 225 millions \$, n'a pas encore commencé sa production com-

merciale en raison de problèmes techniques de mise au point.

Kiani Kertas n'est que l'une des compagnies du groupe Kalimanis créé il y a plus de 25 ans par M. Hasan, confident et le partenaire de golf et de pêche de M. Suharto.

PARTENARIAT

Spécialisé dans l'exploitation de la forêt — M. Hasan est également un partenaire dans le groupe Astra tourné vers l'industrie notamment automobile —, Kalimanis contrôle sept concessions d'exploitation forestière, cinq plantations industrielles, 11 compagnies de transformation du bois (contreplaqué) et de meubles et deux usines de pâte à papier.

Le groupe compte trois entreprises de produits chimiques, trois sociétés de marketing et de relations publiques ainsi qu'un fabricant de ma-

ériel de forage pour l'exploitation pétrolière.

D'origine chinoise, M. Hasan verrouille sa position en assurant la présidence des trois organisations professionnelles indonésiennes supervisant l'exploitation des forêts et la transformation du bois.

Les subventions et facilités fiscales consenties par les autorités indonésiennes à ce secteur d'activité, représentent 750 millions \$ par an de pertes pour les recettes de l'État indonésien, avait estimé la Banque mondiale dans un rapport en 1996.

La fin de ce monopole est spécifiquement prévue par le programme de réformes du FMI signé par M. Suharto et doit être appliquée le 1^{er} février. Reste à voir si et comment la mesure sera mise en place.

Plusieurs compagnies de M. Hasan avaient été accusées d'avoir contribué aux gigantesques incendies qui ont provoqué de juillet à novembre 1997 l'une des plus grandes catastrophes écologiques de la planète.

La plupart des permis d'exploitation retirés à titre de sanction, face à aux critiques l'opinion internationale, avaient été discrètement rétablis quelques semaines plus tard.

Pour vaincre la crise, les Malais cultivent des légumes

■ KUALA LUMPUR (AP) — Pour lutter contre la crise économique qui frappe la Malaisie, le parti gouvernemental a encouragé ses 708 000 jeunes membres à se lancer dans la culture des légumes, a rapporté hier l'agence de presse nationale.

Dès la fin du mois, les membres de la branche jeunesse de l'UMNO (United Malays National Organization) commenceront à planter des légumes dans leur jardin, a expliqué à l'agence Bernama un responsable des jeunes du parti. Abdul Fatah Abdullah a expliqué que ses membres devraient également élever des poissons dans des bassins ou dans des aquariums.

INVITATION

Le gouvernement souhaite ainsi inciter tous les Malais à faire de même, afin de lutter contre la crise financi-

re asiatique qui a déprécié la moitié des monnaies de la région. Le ringgit malais a déjà perdu la moitié de sa valeur par rapport au dollar américain et les échanges extérieurs risquent de ne plus être rentables si le pays ne réduit pas drastiquement ses importations de légumes et de volaille.

Cinquante équipements pour la culture hydroponique (hors-sol) des légumes seront distribués aux jeunes de l'UMNO, qui devront donner les résultats détaillés de leur production, a précisé Abdul Fatah.

Arrêtez-vous à cette enseigne



...et obtenez de l'essence gratuite à chaque plein.

Oui! Avec MILLIPLÉIN, tous vos achats donnent droit à de l'essence gratuite*: achats d'essence, achats au dépanneur EKO, réparations à l'atelier mécanique EKO.



Procurez-vous votre carte MILLIPLÉIN dès aujourd'hui!

Adhésion gratuite

Obtenez 500 ml d'essence en prime à votre premier achat admissible.

Renseignements:

Québec et la région: 688-1530

Extérieur: AVANTAGE 1-800 461-1820

* Tout achat admissible en magasin. La quantité d'essence en prime par dollar (\$) d'achat peut différer selon les secteurs d'activité commerciale. * Marque de commerce de Centre de ressources Stentor inc. Bell Canada est usager.

EKO et MILLIPLÉIN sont des marques déposées de F. Dufresne inc.

LA VOLVO AWD 1998. UN MONDE DE NOUVELLES POSSIBILITÉS.



539\$/mois
Bail de 42 mois
Acompte de 5695\$
Transport et préparation en sus: 745\$

Le rouage intégral Volvo est si perfectionné qu'il détecte les conditions changeantes de la route. Commencez-vous à en détecter les possibilités dans votre monde à vous? Sécurité avant tout. VOLVO

L'offre prend fin le 31 janvier 1998

VOLVO DE QUÉBEC

2335, rue Watt, Sainte-Foy, 656-1112
(Parc Colbert Est, sortie Charest Ouest, angle du Vallon)

Offre valable jusqu'au 31 janvier 1998, avec livraison requise au plus tard le 1^{er} mars 1998. L'offre est faite par l'entremise des détaillants Volvo participants et des Services financiers Volvo sur approbation du crédit aux clients au détail admissibles seulement et ne peut être combinée avec aucune autre.

Location à long terme basée sur 42 mensualités de 539\$ représentant un total de 22 638\$ pour une famille Volvo V70AWD. 1998. Allocation annuelle de 19 200 km (0,10¢ par kilomètre excédentaire). Acompte ou échange équivalent de 5695\$ requis. L'immatriculation, les taxes, l'assurance, les frais de préparation chez le détaillant et les frais de transport sont en sus. Première mensualité et dépôt de sécurité aussi requis. Le détaillant peut offrir des meilleurs taux de location. Option d'achat du véhicule à la fin du bail pour 26 674,20\$ en plus des frais d'administration de 350\$. Consultez un détaillant Volvo pour de plus amples renseignements. Promotions disponibles sur d'autres modèles.

© 1997 Volvo Canada Ltd. "Sécurité avant tout" est une marque de commerce de Volvo Canada Ltd. N'oubliez pas de boucler votre ceinture. Obtenez les spécifications techniques Volvo sur l'Internet - <http://www.volvocars.com>

La garantie d'une bonne affaire

LES NOUVEAUX MODÈLES CHRYSLER 1998



sont maintenant arrivés

Prêt à essayer, prêt à livrer! Venez nous rencontrer!

Boischatel à 2 minutes des chutes 822-2424 Ligne sans frais: 694-3104

L'AUTOMOBILE

ESSAI ROUTIER

BMW 323 is: l'antipatinage se moque de l'hiver

RAYNALD CÔTÉ
Collaboration spéciale

FICHE TECHNIQUE
BMW 323 1998

MOTEUR: 6 cylindres, 2.5 litres, 24 soupapes
 PUISSANCE: 168 chevaux à 5 500 tr/mn
 COUPLE: 181 lb-pi à 3 950 tr/mn
 TRANSMISSION: manuelle 5 vitesses ou automatique 4 vitesses
 SUSPENSION: indépendante/independante
 FREINS: disques/disques. ABS standard
 LONGUEUR: 443,3 cm
 LARGEUR: 171 cm
 HAUTEUR: 136,6 cm
 EMPATTEMENT: 270 cm
 POIDS: 1 395 kg
 PNEUS: 205/60R15
 CAPACITÉ DE REMORQUAGE: non recommandé
 COUSSINS GONFLABLES: standards plus deux latéraux
 CONSUMMATION DE CARBURANT: - Selon Transports Canada: ville: 11,6 L/100 km (25 mi/gal); route: 7,2 L/100 km (39 mi/gal) - Pendant l'essai: 9,8 L/100 km (29 mi/gal)
 CAPACITÉ DU RÉSERVOIR: 62 litres
 ACCÉLÉRATION: 0-100 km/h: 8,4 secondes. 60-100 km/h: 4,2 secondes
 CONCURRENCS: Audi A4, Mercedes classe C, Volvo S70
 COÛT DE L'ENTRETIEN: (le montant peut varier d'un concessionnaire à l'autre)

Fréquence: 6 mois ou 12 000 km
 Total jusqu'à 100 000 km: 1 406 \$
 GARANTIES:
 - Véhicule complet: 4 ans/ 80 000 km
 - Principales composantes: 4 ans/80 000 km
 - Rouille de surface: 4 ans/80 000 km
 - Perforation: 6 ans/km illimité
 - Antipollution: 4 ans/80 000 km sur tout. 8 ans/130 000 km sur le convertisseur catalytique, le module de commande électronique, le dispositif de diagnostic de bord.
 PRIX DE PIÈCES D'ORIGINE:
 Pare-chocs arrière: 479 \$
 Disque de freins avant: 46 \$
 Plaquettes de freins: 108 \$
 Silencieux: 429 \$
 Aile avant: 385 \$
 Coût moyen de la prime d'assurance, à Québec, avec valeur à neuf pour une femme ou un homme de 30 à 40 ans ayant un excellent dossier: 835 \$ à 1 387 \$
 PRIX DES DIFFÉRENTES VERSIONS:
 39 900 \$
 PRINCIPALES OPTIONS:
 Transmission automatique: 1 000 \$
 Groupe Premium: 2 395 \$
 Groupe Sport: 1 995 \$
 Groupe Apparence: 1 495 \$
 PRIX DU VÉHICULE ESSAYÉ: 39 900 \$
 FRAIS DE TRANSPORT/PRÉPARATION: 795 \$
 NOMBRE DE CONCESSIONNAIRES:
 Québec: 7
 Canada: 31

■ QUÉBEC — L'onctueux six cylindres en ligne développe suffisamment de puissance et de couple pour procurer des accélérations et des reprises énergiques, progressives et tout en souplesse. De plus, malgré la bonne insonorisation, il émet un son plaisant en forte accélération. La boîte manuelle douce et agréable à manipuler permet de bien exploiter les ressources du moteur grâce à ses rapports bien étagés.

Toutes les BMW sont équipées d'un système antipatinage, appelé ASC-T, qui peut réconcilier bien des automobilistes avec la conduite d'une propulsion, même en hiver.

En effet, l'efficacité du système réduit au maximum le patinage des roues arrière et le dérapage qui généralement s'en suit. De plus, une commande permet d'annuler le système à volonté. En effet, dans certaines circonstances il vaut mieux s'en passer parce que lorsque le système intervient, il peut rendre la voiture aussi rapide qu'une tortue, même avec l'accélérateur solidement au plancher. Particulièrement bien calibrée, la suspension indépendante s'avère tout aussi douée en tenue de route qu'en

douceur de roulement. Les inégalités ne parviennent pas à menacer le confort des occupants tandis que les virages peuvent être abordés avec enthousiasme. Plusieurs constructeurs auraient avantage à examiner cette suspension pour apprendre comment concilier avec bonheur le confort et la tenue de route.

Un peu légère, la servodirection ne transmet pas autant de sensations de la route qu'on le voudrait dans une telle voiture. De plus, elle exhibe un petit flou au centre qui la rend sensible aux vents latéraux. Les freins quant à eux ne peuvent être pris en défaut tant en puissance qu'en endurance.

CONCLUSION

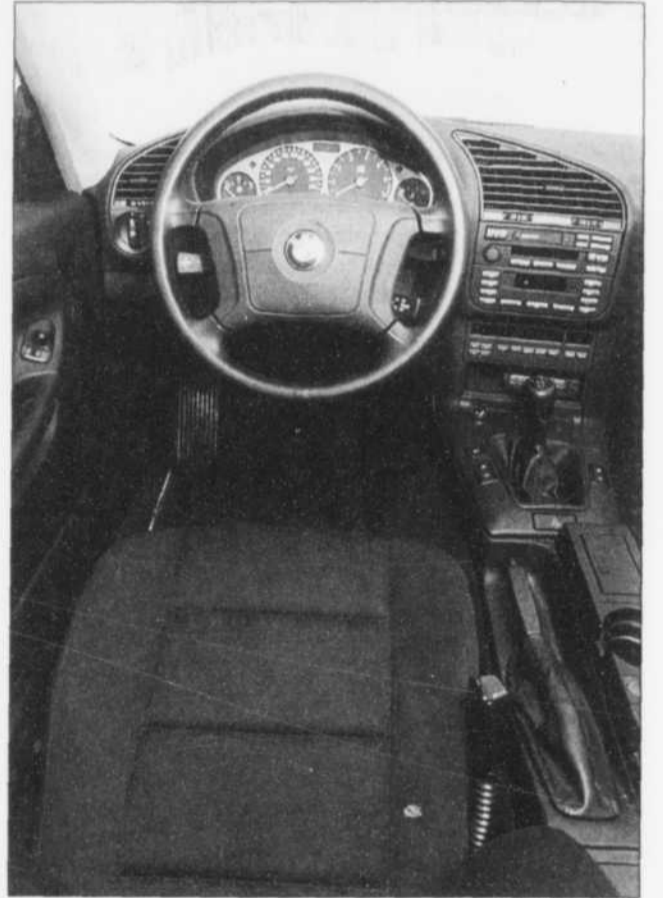
Confortable, performante et très plaisante à conduire, la 323 is saura combler ceux et celles qui sont prêts à déboursier le prix demandé qui est un peu corsé. Par ailleurs, il faut avouer que l'efficacité du système antipatinage rend cette propulsion plus polyvalente puisqu'elle peut être maintenue sans stress en toute saison.

POUR

Moteur performant
Trans. manuelle douce
Antipatinage efficace
Confort à l'avant
Comportement routier
Freins puissants

CONTRE

Appuie-tête non verrouillables
Système de chauffage perfectible
Accès à l'arrière
Direction légère
Espace pour les pieds à l'arrière
Dégagement pour la tête (grande taille).



La voiture offre un excellent confort à l'avant.

Meilleure allocation d'échange
SENTRA XE 1998

209\$* /ms. Loc. 36 mois + 24\$ Obtenez

- climatiseur
- transmission automatique
- radiocassette

* Location 36 mois sur un taux de 5,8%, 20 000 km/an. 8c km excédentaire. Comptant de 1655\$ ou éch. équivalent. Taxes en sus.

Prime Roberge, Gaétan Grenier, Pierre Morin, Suzanne Roy, Roland Renaud, Mario Gagnon, Charles Ross, Denis Parent

ROBERGE NISSAN inc.
A 5 minutes de la chute Montmorency
6964, boul Ste-Anne, L'Ange-Gardien
822-1475

La meilleure service après vente à Québec Assistance routière de 3 ans à kilométrage illimité voiture de location prête GRATUITEMENT lorsque vous faites faire l'entretien de votre véhicule chez nous

GARANTIE 5 ans ou 100 000 km

Avis aux amateurs d'aubaine
Liquidation Plymouth Breeze 97 21 995\$ 16 995\$*

- Air climatisé
- Radiocassette AM-FM
- 4 portes
- Régulateur de vitesse
- Volant ajustable

La toute nouvelle Chrysler Intrepid 98 est arrivée. Venez l'essayer!

* Transport et taxes en sus

MAISONNEUVE AUTOMOBILES
CHRYSLER Plymouth Jeep

138, rue Maisonneuve • 47, boul. René-Lévesque, Québec (à côté du Grand Théâtre) 529-8135

EN BREF
WASHINGTON
Véhicules populaires

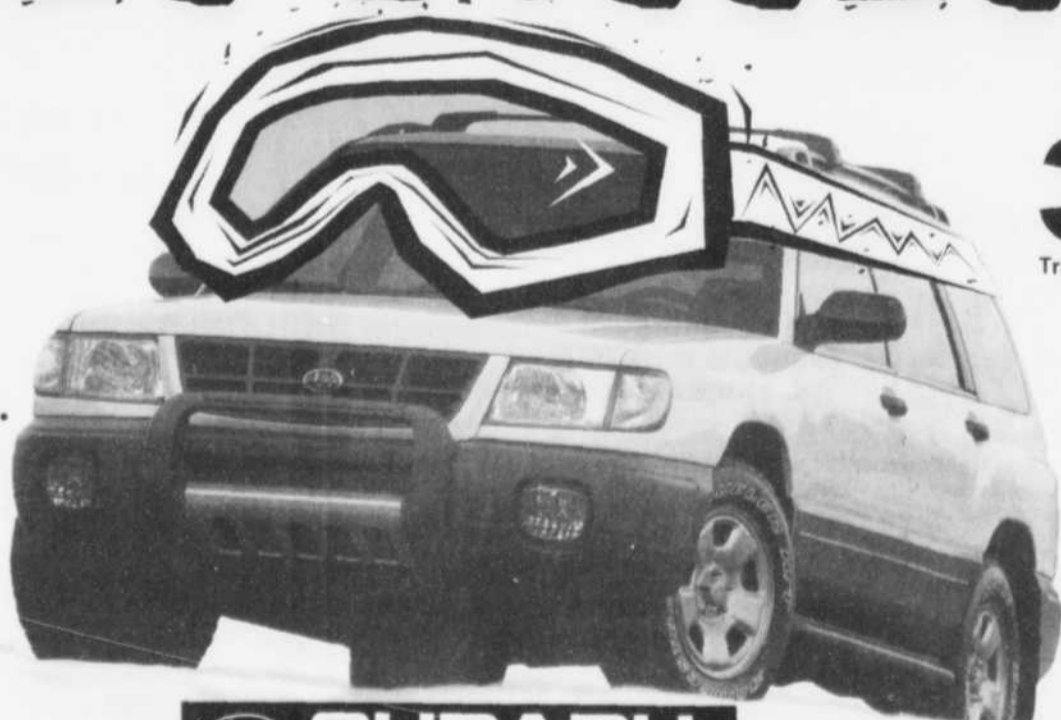
Les minivans, 4x4 et autres «pick-up» ont continué de dominer le marché automobile américain en 1997, selon l'Association nationale des constructeurs (AAMA) qui évalue les ventes d'automobiles aux États-Unis à 15 millions d'unités pour la quatrième année consécutive. Sur ces 15 millions de véhicules, 11 ont été vendus par les trois grands constructeurs General Motors, Ford et Chrysler, qui s'arrogent ainsi 72% du marché national. «Les trois compagnies ont vendu trois fois plus de véhicules que les constructeurs japonais et ont encore réduit les ventes des Européens et des Coréens», commente l'AAMA. Parmi ces 11 millions de véhicules vendus en 1997 par les constructeurs américains seuls, 6 millions sont des véhicules sportifs de loisirs (4x4), des minivans ou des véhicules utilitaires tout terrain (pick-up trucks). (AFP)

Lévis Subaru 4980, boul. de la Rive-Sud Lévis 833-1960
 Option Subaru 2505, Henri-Bourassa Québec 648-9518
 Vachon Subaru 1093, boul. Vachon Nord Sainte-Marie de Beauce 387-7510
 Acadia Subaru Boul. de la Capitale (sortie Pierre-Bertrand) Québec 681-6000

AMENEZ-EN DES BOSSSES!

Neige, grésil, verglas, trous, pentes, bosses...
Amenez-en!
La **Forester 98** à traction intégrale défie toutes les conditions.

Maîtrisez l'hiver. Faites-en l'essai routier dès maintenant!



329\$ par* mois
Transport et préparation inclus

La Forester S 1998

- Traction intégrale
- Transmission automatique
- Climatiseur
- 165 cv.
- Freins ABS
- Vitres et verrouillage de porte électriques
- Miroirs électriques et dégivrants
- Porte-bagages
- Roues d'alliage
- Régulateur de vitesse
- Sièges avant chauffants
- Accès sans clé

SUBARU
L'atTraction intégrale™

* Paiements mensuels basés sur un bail de 24 mois avec versement initial de 2 950 \$ • Allocation de 20 000 km par année, 0,08 \$ du km excédentaire • Immatriculation, assurances et taxes en sus • Sujet à l'approbation du crédit • Modèle illustré peut différer • Voyez votre concessionnaire participant pour tous les détails • Transport et préparation inclus



LE COURRIER DE L'AUTO

Q. Le CAA-Québec a-t-il une liste d'articles à suggérer pour l'automobiliste qui veut avoir à bord de sa voiture l'essentiel pour se dépanner en cas de pépin?

- petite trousse d'outils (tournevis, pinces, etc.);
- fusibles de rechange (système électrique du véhicule);
- couverture chaude;
- bottes et gants.

DÉTAIL IMPORTANT

Autre détail important, n'oubliez pas de vérifier de temps à autre la pression du pneu de secours sur lequel vous comptez en cas de crevaison. Par ailleurs, il est suggéré de ranger ces objets dans un sac imperméable (exemple : sac de voyage). Si votre voiture est de type « ouvert » (familiale, fourgonnette ou avec hayon — hatchback — assurez-vous de bien arrimer votre trousse de telle sorte qu'elle ne bouge pas, ainsi que la pelle, les plaques et le sac de matière abrasive. Rappelez-vous que tout objet non retenu se transforme en véritable projectile lors d'une collision.



R. Les articles que vous garderez à bord devront toujours être en fonction de l'usage que vous faites de votre voiture ou des situations qui peuvent se présenter. Ainsi, pour l'automobiliste qui doit beau temps mauvais temps faire de longs trajets, souvent sur des routes peu fréquentées, la liste des choses à « trainer » pourrait même inclure la nourriture et un thermos de boisson chaude. Vous l'aurez sans doute compris : il est important de personnaliser votre liste. Cela dit, voici la nôtre :

- lampe de poche (n'oubliez pas de vérifier régulièrement les piles);
- quelques pièces de 25 c;
- triangles de sécurité réfléchissants ou fusées éclairantes;
- extincteur;
- petite trousse de premiers soins;
- balai à neige;
- grattoir;
- plaques antidérapantes (traction aids);
- petite pelle avec un long manche;
- sac contenant une matière abrasive: sable, litière pour chats. (Évitez le sel lequel, en se répandant dans le véhicule, provoquerait de la corrosion);
- bonne provision de liquide lave-glace;
- câbles de survoltage;
- antigel pour canalisation d'essence;
- dégivreur pour serrures (lors des grands froids, à conserver sur soi plutôt que dans la voiture);
- papier essuie-tout;

Il est important de personnaliser sa liste

Q. Jusqu'à quel point la température influe-t-elle sur la consommation de carburant d'un véhicule?

R. Par rapport aux températures normales d'été, on dit que la consommation peut être environ de 8 % supérieure. À une température de -30°C, l'augmentation peut être de 30%! Mais attention, bien des facteurs entrent en ligne de compte en matière de consommation d'essence. Aussi faut-il prendre ces chiffres avec beaucoup de discernement. Par exemple, on dit que la combinaison basse température-trajets courts-longues périodes de marche au ralenti pour réchauffer le moteur peut accroître de 50% la consommation, toujours par rapport à la consommation « d'été ». Voilà qui peut tout de même vous fournir un ordre de grandeur.

LE CONSEIL DU CAA

N'attirez pas les voleurs!

N e laissez jamais des colis ou des objets de valeur à vue dans votre voiture lorsque vous la stationnez. De plus, si l'environnement le permet, stationnez-la de préférence dans un endroit éclairé et passant.

L'esthétique de sa voiture en hiver

■ QUÉBEC — « En nettoyant sa voiture régulièrement l'hiver, on réussit à enlever le calcium qui s'accumule sur la carrosserie. On protège ainsi la peinture et on évite la rouille. »



Gilles Turmel

Collaboration spéciale

En fait, comme M. Guy Laberge, le propriétaire de la succursale Perma Shine de Lévis, tous les automobilistes québécois sont conscients des effets corrosifs du calcium épandu sur nos routes durant les longs mois d'hiver. Selon M. Laberge, un bon antirouille est la

meilleure protection avant d'affronter l'hiver. Il affirme aussi que les endroits les plus sensibles à la rouille sont les puits de roues et les bas de portes, « parce que c'est là que le calcium se loge et fait ses ravages ».

M. Gaétan Hamel, le patron du Lave-auto des Cèdres de Québec, explique qu'en plus de la rouille, on devrait aussi faire laver sa voiture pour empêcher les égratignures. Il précise que lorsque les voitures sont sales, elles sont recouvertes de grains de sable et de poussière, et le seul fait que la neige fonde et glisse sur les parois des autos, c'est un peu comme si on passait un linge sec et rugueux sur la peinture.

M. Hamel rajoute même qu'en utilisant un balai à neige pour dégager notre voiture, on traîne du sable, et le mieux, à ce moment-là, c'est de ne pas la déglacer et de laisser une couche d'un pouce ou deux sur la carrosserie.

À son avis, la glace devrait toujours être enlevée à l'aide d'un jet d'eau chaude. « De plus, en appliquant une cire avant l'hiver, on protège la peinture contre les rayons du soleil et on élimine les risques d'en voir la couleur modifiée ou altérée », dit M. Hamel.

FRÉQUENCE DE NETTOYAGE

Guy Laberge est catégorique : durant l'hiver, on devrait entretenir l'extérieur de son auto à chaque semaine, que ce soit une voiture de l'année ou un modèle moins récent.

De son côté, Gaétan Hamel explique que ça dépend vraiment de l'utilisation qu'on fait de son auto, si on fait beaucoup de kilométrage ou pas, et aussi de la température, parce que si on connaît un hiver froid et peu neigeux, il y a moins de calcium sur les routes donc moins d'impact sur la carrosserie. Mais dès que l'intérieur des ailes est plein de neige et de calcium durant plusieurs jours, ça devrait être le signal pour nous inciter à laver notre véhicule selon le propriétaire du Lave-auto des Cèdres.

À LA MAIN

Les deux spécialistes consultés s'entendent pour dire que les automobilistes devraient privilégier un lavage à la main plutôt que les lave-autos automatisés. « Une fois dans les brosses, c'est une fois de trop », nous dit M. Laberge. Les gros rouleaux rotatifs de ces systèmes abiment la peinture, rajoute-t-il.

« En plus, les jets d'eau n'atteignent pas le dedans des ailes, justement là

où c'est important », précise M. Hamel. Et par surcroît, ils nous rappellent l'importance de bien assécher la voiture après le lavage, ce que ne font pas les lave-autos automatisés.

INTÉRIEUR

La neige et le calcium ont des effets sournois sur les tapis intérieurs des automobiles. « Il se forme souvent une croûte blanche et le tapis durcit et devient moins flexible et là il y a des risques qu'on le déchire », indique Gaétan Hamel. Par ailleurs, il vocifère contre les tapis protecteurs en caoutchouc, parce que, explique-t-il, ça sauve les pantalons mais surtout pas les tapis de l'auto. Il explique que l'humidité se forme sous ces revêtements de plastique et empêche le tapis de s'assécher. Guy Laberge nous dit aussi que l'utilisation de vieux journaux peut être intéressante sauf si votre tapis est pâle parce que l'encre risque alors de le tacher. Certains automobilistes emploieraient même de grandes pellicules en plastique.

Cependant M. Hamel suggère d'utiliser des petits tapis en tissu puisqu'on peut plus facilement les faire sécher.

CLIENTÈLE

Enfin, M. Laberge souligne que 70 % de ses clients sont des hommes. D'après lui, les femmes ont moins tendance à faire laver leurs voitures et ce sont surtout les gens de plus de 40 ans qui utilisent ses services. « Aussi, on voit souvent les personnes qui habitent des édifices à logements et qui n'ont pas d'espace pour entretenir leurs automobiles », rajoute M. Hamel. Mentionnons finalement que le prix moyen d'un lavage intérieur et extérieur se situe entre 10 et 20\$.

Renault devant la justice belge

■ BRUXELLES (AFP) — La manière d'annoncer des licenciements collectifs, auxquels ont procédé en Belgique la Société générale (1995) et Renault (1997), a été au centre vendredi à Bruxelles de procès intentés à ces deux grandes entreprises françaises pour non-respect du droit belge.

Dans les deux cas, il est reproché aux patrons et ex-patrons de ces sociétés, Louis Schweitzer et Marc Viénot, de ne pas avoir informé au préalable leur conseil d'entreprise de la suppression des emplois, rendant celle-ci brutale.

La 44^e chambre correctionnelle du tribunal de Bruxelles a décidé de reporter au 6 février l'examen du dossier Renault-Vilvorde tandis qu'un jugement de l'affaire de la Société générale sera prononcé le 25 février. La jurisprudence pour ce deuxième dossier

est particulièrement attendue non seulement pour Renault mais également pour tous les licenciements collectifs qui seront entrepris par la suite, alors que le chômage demeure très élevé en Europe et que l'annonce de plans sociaux reste traumatisante.

Ni M. Schweitzer, ni M. Viénot ne sont venus vendredi au Palais de justice, où ils étaient représentés par leurs avocats comme les y autorise la loi belge lorsque leur seule responsabilité civile est engagée.

ESSAYEZ UNE ESTEEM FAMILIALE

Traction avant, moteur 1,6 litre

198\$* par mois

transport et prép. en sus

* Location 36 mois, 20 000 km alloués par année, comptant de 1495\$ ou échange équivalent, 0,08c le kilomètre excédentaire. Taxes en sus.



ACADIA SUZUKI
boulevard de la Capitale
(sortie Pierre-Bertrand)
681-6000

PLYMOUTH VOYAGER 1998

198⁹⁰\$ PAR MOIS

Location 24 mois, utilisation 36 000 km, comptant de 1625\$ ou échange équivalent. Taxes en sus.



GOSSELIN
CHRYSLER-PLYMOUTH-JEEP-EAGLE-CAMIONS DODGE
ST-NICOLAS 831-2050



Qui a dit qu'une berline de luxe était incapable d'être élancée et de foncer comme un coupé ?

Qui a écrit qu'une quatre portes de luxe, c'était de l'ennui en boîte avec de sempiternelles garnitures en bois poli ? Sûrement pas quelqu'un qui connaît la nouvelle Audi A6. Celle-ci réfute l'orthodoxie automobile avec toute la fougue des 200 chevaux de son V6 à 30 soupapes. Elle se rebelle avec sa traction avant FrontTrak[®] ou son fameux entraînement intégral quattro[®]. Elle met de l'avant la polyvalence de sa nouvelle boîte de vitesses auto/manuelle Tiptronic à 5 rapports. Elle fait du charme avec ses différents choix de designs d'intérieur. Voyez votre concessionnaire Audi pour avoir tous les détails.



La nouvelle Audi A6 quattro. À partir de 51 630 \$*



Association des Journalistes Automobile du Canada
Meilleure Berline De Luxe 1998

QUÉ-BOURG AUTO
7777, boul. Henri-Bourassa
Charlesbourg, PQ
418-626-7777

*Prix de détail suggéré par le fabricant de 51 630 \$ pour la Audi A6 quattro 1998, incluant boîte automatique. Le concessionnaire peut vendre pour moins. Options, préparation, taxes, frais de financement et 510 \$ frais de transport en sus. Taux de location aussi disponibles. Les roues présentées sur ce modèle sont en option. « Audi », « quattro », « A6 » et l'emblème des quatre anneaux sont des marques déposées; « FrontTrak » est une marque de commerce de AUDI AG. « Tiptronic » est une marque déposée de Dr. Ing. h.c. Porsche AG. Pour en savoir plus long sur Audi, composez le 1 800 367-AUDI ou consultez notre site web : www.audi.com.

0\$ AUCUN COMPTANT 0\$



Civic CX à hayon 1998 5 vitesses
(ajouter 15 \$ pour une transmission automatique)

208\$ par mois*

Transport et préparation **INCLUS**

DE **100\$** À **500\$**
DE PLUS POUR VOTRE ÉCHANGE QUE NOS CONCURRENTS!



CRV 4 x 4 1997

365\$ par mois*

Transport et préparation **INCLUS**

POUR LES PRIX LES PLUS PETITS C'EST NOUS

HONDA



AUTO **Frank & Michel**
BOISCHATEL

5790, boul. Sainte-Anne
BOISCHATEL (à deux minutes de la chute)
822-2252 1-800-567-2252



CONÇUE ET CONSTRUITE SANS CONCESSION



*Location basée sur 48 mois, 18 000 km par année. Aucun comptant, taxes en sus. Chaque kilomètre additionnel, 6c. Sous réserve de l'approbation du service du crédit.

OPINIONS

LE QUOTIDIEN DE LA CAPITALE

Président du conseil d'administration PIERRE DES MARAIS II

Président et Éditeur GILBERT LACASSE

Rédacteur en chef GILBERT LAVOIE

Directeur de l'édition J.-JACQUES SAMSON

Directeur de l'information MICHEL SAMSON

EDITORIAL

Il faut amortir la chute

A-t-on déjà entendu un économiste américain sérieux prétendre qu'un ouragan était bénéfique pour l'économie de la Floride parce qu'on vendait alors du contreplaqué pour protéger les vitres des maisons et des commerces? La tempête de verglas qui a ravagé le Québec et les panes d'électricité qu'elle a engendrées auront des impacts fort dommageables sur l'économie, quoiqu'en disent certains jovialistes, dans la foulée du ministre des Finances, Bernard Landry.

Des interventions spéciales sont nécessaires entre autres pour amortir les pertes sèches qu'encaisseront de nombreuses petites et moyennes entreprises qui étaient déjà fragiles et les agriculteurs. Une perte de productivité de deux ou trois semaines peut être fatale pour plusieurs.



J.-Jacques Samson

JJSamson@lesoleil.com

Il est vrai que les centaines de milliers de citoyens qui auront été privés de revenus pour une même période et pour qui la tempête a occasionné en plus des coûts imprévus devront engager certaines dépenses lorsque la situation redeviendra normale. Il leur faudra, par exemple, remplacer certains biens et regarnir le garde-manger. La consommation sera alors forte, mais il ne s'agira que d'achats de remplacement. Cet argent ne sera plus disponible pour des dépenses qui auraient créé des activités nouvelles dans l'économie. Un repli dans la consommation est donc prévisible au second semestre, ce qui freinera la production de biens.

Il en va de même des coûts pour Hydro-Québec. Les achats pour les équipements à remplacer stimuleront les activités dans une poignée d'entreprises, mais Hydro ne pourra verser au gouvernement les dividendes espérés. Il faudra, sans doute aussi, que la société d'État effectue des travaux pour rendre son réseau plus sécuritaire et rétablir sa crédibilité sur ses marchés d'exploitation. Tous les Québécois seront pénalisés par cette baisse de revenus pour le gouvernement qui, de l'autre main, verse, en plus, des indemnités et effectue de multiples dépenses évidemment non inscrites dans les prévisions budgétaires.

Puisque Québec fait encore des déficits annuels pour lesquels il doit emprunter, il faut ajouter aux coûts pour le gouvernement les frais d'intérêts sur ces emprunts. Les conséquences pour les finances publiques ne peuvent être minimisées. Des contrecoups se feront sentir sur les services aux citoyens ou sur le niveau des impôts et des taxes qu'il était urgent de réduire pour stimuler les activités économiques. Le gouvernement du Québec a, en effet, déjà indiqué qu'il maintenait son calendrier pour l'atteinte du déficit zéro.

Les prix de denrées habituellement produites en fortes quantités dans les régions sinistrées risquent aussi de grimper. Les vergers et les érablières sont notamment endommagés.

Sans verser dans une dramatisation excessive en dressant le bilan de la catastrophe, il faut se montrer conscient des ravages économiques que cette tempête peut encore causer. Les gouvernements disposent de bras comme la Société de développement industriel qui, comme le suggérait vendredi la Chambre de commerce du Québec, peuvent soutenir temporairement des PME en difficulté. Ce type d'appui sera sûrement nécessaire. Les ministères du Revenu à Ottawa et à Québec devront aussi faire preuve de circonspection.

Les institutions financières auront également un rôle-clé à jouer. Leurs dirigeants peuvent émettre des directives pour que le plus grand discernement soit de mise dans le traitement des dossiers des personnes et des entreprises affectées par le désastre. Dans un mois ou deux, la compassion dont nous sommes témoins se sera estompée et il sera alors dangereux que des banquiers redeviennent intrançais étreignant des PME ou des individus qui ne se seront pas encore relevés complètement de la tempête. Les compagnies d'assurances, enfin, ont le devoir de faire preuve de diligence dans le règlement des réclamations. Des appels du premier ministre Lucien Bouchard à ces fins auprès des banques et des assureurs, lors de ses interventions publiques, pourraient s'avérer très utiles.



CARREFOUR DES LECTEURS

Diviser pour régner

Diviser pour régner: cette maxime énoncée par Machiavel et qui, longtemps avant, était déjà appliquée par le sénat romain, est aujourd'hui adoptée par notre élite politique et ses gourous du monde des affaires.

Le fédéral contre le provincial. Le provincial contre le municipal. Le municipal contre le citoyen. Puis, les citoyens contre eux-mêmes. Les riches contre les pauvres qui profitent du système et qu'il faut forcer à travailler même s'il n'y a pas d'emplois. Les bien-portant, les riches et en santé, contre les malades qui coûtent trop cher et qu'il faut détourner vers les CLSC fermés.

La génération X contre leurs parents, ces baby-boomers responsables de tous les maux. Le secteur privé contre le secteur public qui concentre tous les cancre de la société.

Au lieu d'inviter à tendre la main, de nourrir la compréhension mutuelle, de rapprocher les gens et les classes par des mesures justes et équitables, de partager la richesse et la dette, l'État et ses alliés exacerbent les divisions et concentrent le pouvoir politique et économique dans les mains d'une minorité. Les pauvres et les jeunes s'enlisent tandis que la famille et la classe moyenne glissent lentement vers la pauvreté. Dans ce contexte, je doute de l'élite politique qui nous dirige et de celle qui aspire au pouvoir. Alors que les bénéfices du déficit zéro ne semblent profiter qu'aux riches, presque personne n'ose se lever pour dénoncer une technocratie politique asservie au pouvoir économique. Même le syndicalisme est à court d'arguments. L'apathie ou la « corporatisme » semble avoir remplacé la démocratie...

Jean-Maurice Hamel
Ancienne-Lorette

Couper après mûre réflexion

(Lettre à M. Jean Rochon, ministre de la Santé et des Affaires sociales)

Des coupures dans le domaine de la santé me laissent surpris mais surtout inquiet. Je sais bien qu'elles sont justifiées mais n'allez-vous pas au-delà de certaines limites? C'est l'avenir de milliers de Québécois et

de Québécoises qui est en jeu. Ce ne sera pas mieux en déplaçant le problème...

Cependant il y a des bons côtés à ces coupures. Ainsi, en retranchant à la bonne place, le déficit budgétaire diminuera peu à peu chaque année, vu que 30% des taxes que le gouvernement touche servent à payer l'intérêt sur la dette du Québec. On pourra donc rebâtir un Québec plus attractif et peut-être même éliminer totalement le chômage.

Ainsi, évitons les dépenses inutiles telle la duplication d'appareils et de services. Par exemple, rien ne sert d'avoir le même appareil dispenseur dans deux hôpitaux de la même région quand chacun ne fonctionne que la moitié du temps.

On pourrait également concentrer les ressources dans un seul hôpital pour plus d'efficacité et à des coûts moindres. On pourrait s'empêcher de jeter de l'argent par les fenêtres.

Par contre, couper de façon excessive dans un service jusqu'à l'éliminer en entier pourrait mettre en péril la vie de milliers de citoyens. En effet, notre taux de mortalité augmentera et de nouveaux problèmes de santé, des complications surviendront. Il n'y aura plus d'argent consacré à la prévention; bref, vouloir trop économiser finira par nous coûter plus cher.

Alors, je vous conseille de bien peser les arguments de part et d'autre pour arriver à une solution définitive. De cette façon, la vie de la population ne sera nullement mise en danger. Je vous souhaite de mener à bien ce projet. Je sais que la tâche est difficile et qu'elle mérite mûre réflexion.

Martin Poncelet
Saint-Nicolas

Mettre l'amour au centre de tout

(Lettre à M. Jean Chrétien, premier ministre du Canada)

Permettez-moi d'apporter ma modeste contribution dans le débat constitutionnel de notre pays qui est cher à notre cœur à tous les deux, j'en suis persuadé!

Je montre tout de suite mes couleurs. Je suis membre du Parti libéral du Canada et du Parti libéral du Québec, mais je ne suis pas partisan à tout crin. Je

déplore depuis belle lurette la zizanie qui règne entre les deux paliers de gouvernement à ce sujet. M. Chrétien, je reconnais volontiers que vous êtes très intelligent, mais je n'ai pas de félicitations à vous faire pour vos interventions lors des négociations au sujet de l'accord du Lac Meech.

Vos interventions ont contribué à faire échouer cet accord. Bien sûr, vous n'êtes pas le seul responsable. Messieurs Trudeau, Clyde Wells, Gary Filmon et Elijah Harper sont responsables, eux aussi, n'est-ce pas?

Si cet accord était passé, on aurait probablement moins de problèmes aujourd'hui. Je comprends que vous ne vouliez pas aujourd'hui ouvrir le « panier de crabes », vous avez peur qu'ils vous mordent le bout du nez! Vous comprenez sûrement ce à quoi je fais allusion! Moi, je n'ai pas de recette miracle à vous proposer, mais seulement un principe général fait de gros bon sens à mon avis. Je pense que la concertation, la compréhension et le consensus, c'est beaucoup mieux que la confrontation. Mais ça prend pas des « cons » pour en arriver là.

Excusez le jeu de mots facile. Je ne prends ni les dirigeants fédéraux, ni ceux du Québec pour tels. Il faut respecter les gens, les opinions divergentes de la nôtre.

Permettez que j'effleure le sujet litigieux des débordements de juridiction dans les champs provinciaux. C'est un manque de respect.

Peut-être penserez-vous qu'avec un ami comme moi, vous n'avez pas besoin d'ennemi. Je suis assez satisfait pour l'ensemble de votre administration, particulièrement pour l'assainissement des finances publiques. Depuis des décennies de laxisme, il était temps. Quoique le dossier constitutionnel soit impopulaire, je crois qu'il vaut mieux s'y attaquer que de risquer l'éclatement de notre grand pays où la qualité de vie est la meilleure au monde.

Je voudrais terminer sur le principe central qui guide ma démarche: celui de l'amour. L'amour est la plus belle valeur au monde. Dieu l'a créé.

Je crois qu'il faut mettre cette valeur en pratique même si on est en politique. Ce n'est pas incompatible. J'ai l'impression que cela vaut mieux que des déclarations à l'emporte-pièce. Bien sûr, c'est plus difficile. Il faut se maîtriser.

Simon Gosselin
Québec

Peut-on écrire l'Histoire sans faire de politique?

Peut-on vraiment écrire l'Histoire d'un peuple sans vraiment se mouiller au plan politique, raconter les hauts et les bas d'une société sans tomber dans le moralisme, combler les trous de la mémoire à la lumière de documents redécouverts sans les interpréter à l'aune d'une idéologie quelconque?



Raymond Giroux

RGiroux@lesoleil.com

NOTES DE LECTURES

L'histoire québécoise n'échappe pas à ces conflits intellectuels, conflits dont les effets dépassent les frontières des campus universitaires. Professeur à Concordia, Ronald Rudin s'est bravement jeté dans les eaux troubles de l'historiographie franco-québécoise, fustigeant en long et en large ses collègues qui, pour des motifs que l'on pourrait soupçonner

de politiques, rejettent l'apport savant de Lionel Groulx, pourtant le premier titulaire d'une chaire d'histoire dans une université francophone.

Groulx, dont Rudin prend soin de se dissocier aux plans politique et idéologique, dans *Making History in Twentieth-Century Quebec*, n'en demeure pas moins à ses yeux le fondateur de la « vraie » histoire scientifique, une vision que ne partagent pas les générations subséquentes d'historiens, gênés semble-t-il par le passivisme du vénéral chanoine, trop accolé au nationalisme traditionnel et à une interprétation positive du rôle de l'Église catholique.

Rudin retrace avec moult détails les aléas des guerres beaucoup plus politiques que scientifiques entre historiens de Montréal et de Laval, entre tenants de la version noire et de la version rose de notre passé, entre partisans d'une société ancestrale parfaitement normale, se développant au rythme des autres colonies nord-américaines et tenants d'une société distincte, au développe-

ment retardé soit par la faute des autres (les méchants Anglais), soit par sa propre faute (les méchants curés).

Le Québec contemporain n'a cure de ces querelles byzantines. Aux historiens dits révisionnistes de la dernière génération, il faut reconnaître avec Rudin le mérite d'avoir décomplexé les Québécois, du moins ceux qui se souviennent de quelque chose. Tous (enfin, beaucoup...) se considèrent aujourd'hui, en bonne partie grâce aux auteurs de *L'Histoire du Québec contemporain* (Paul-André Linteau, René Durocher et Jean-Claude Robert) comme acteurs d'une société parfaitement moderne.

Mais l'historien paraît regretter au passage une certaine déconstruction sociale caractérisée par les hauts taux de décrochage et de suicide que nous connaissons. Il s'interroge — et beaucoup de politiciens et de penseurs avec lui — si le Québec peut se considérer à la fois parfaitement normal et réellement distinct, et s'arrête tout juste avant

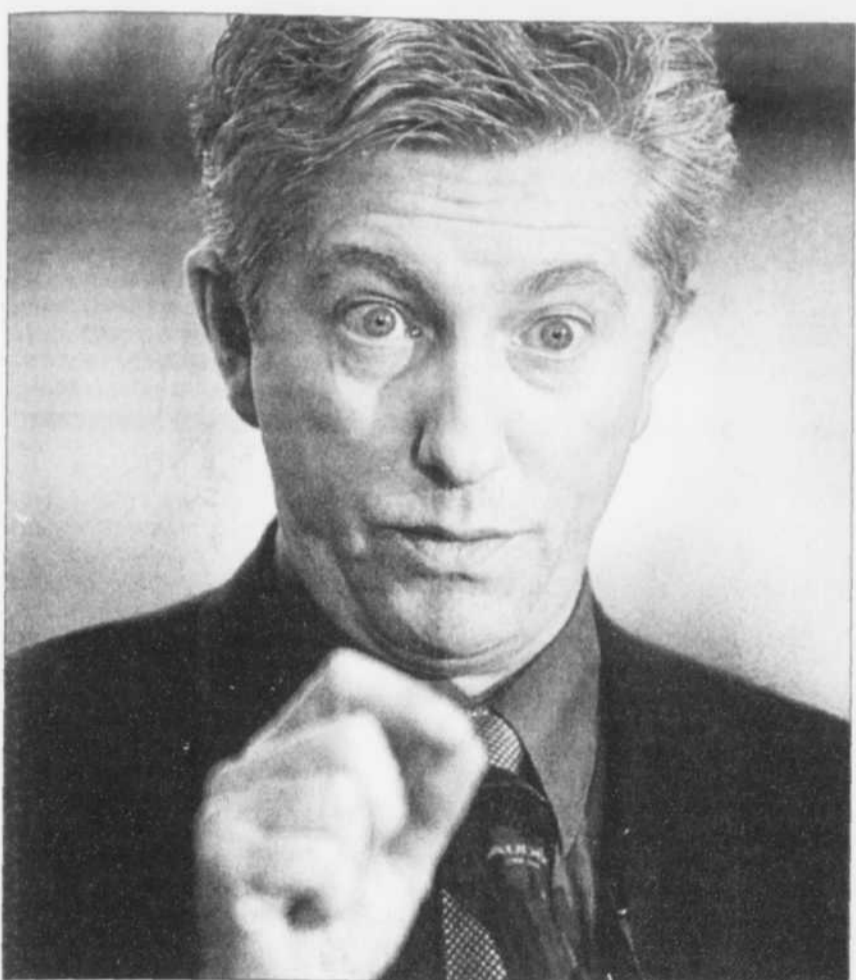
de déraper sur la peau de banane constitutionnelle. Les Américains vivent ce même débat sur le rôle de l'histoire, rappelle Michael Kammen dans *In The Past Lane*, un recueil de textes dans lequel il dénonce la manipulation du passé à des fins politiques, en l'occurrence la construction d'un pays en gommant tous les sujets de controverse.

Historien culturel reconnu et professeur à Cornell University, Kammen rappelle que les minorités, les Noirs notamment, ont été les principales victimes de cette amnésie collective. La morale de ces deux bouquins: nul ne peut désincarner l'histoire, nul ne peut non plus en étirer injustement les leçons.

RUDIN, RONALD. *Making History in Twentieth-Century Quebec*. University of Toronto Press, 298 pages.

KAMMEN, MICHAEL. *In The Past Lane. Historical Perspectives on American Culture*. Oxford University Press, 290 pages.

OPINIONS



Gilles Duceppe affirme s'être impliqué suffisamment dans cette catastrophe, en prenant soin d'éviter toute partisanerie déplacée.

Ne tirez pas sur le Bloc

Gilles Duceppe

Chef du Bloc québécois

(Lettre au chroniqueur Michel Vastel, du journal LE SOLEIL)

J'ai lu avec intérêt votre article, publié ce matin dans le quotidien LE SOLEIL. Permettez-moi d'apporter quelques commentaires.

Toute la population du Québec, en particulier celle des régions touchées par la tempête de verglas, a été profondément marquée par l'ampleur de la catastrophe de la semaine dernière. Les élans de générosité dans les médias démontrent clairement que personne n'est demeuré indifférent face au drame vécu par des milliers de gens.

Les femmes et les hommes politiques n'ont pas fait exception au mouvement de solidarité des derniers jours. Nous nous sommes tous sentis interpellés par ce qui arrivait. Mais plusieurs, moi le premier, ont préféré demeurer dans l'ombre et travailler sur le terrain.

« J'ai préféré demeurer dans l'ombre »

L'heure, et vous serez d'accord avec moi, n'était pas à la politique, encore moins à la « partisanerie ».

Les événements qui avaient cours nécessitaient que toutes les énergies et les forces vives soient canalisées vers une seule et même direction: l'aide aux sinistrés. Pour ce qui est du Bloc québécois, nous ne sommes pas demeurés en reste. Loin de là. Aux premières heures de la tempête de verglas, plusieurs de mes collègues et moi-même, nous nous sommes mis à pied d'œuvre afin d'apporter notre aide aux équipes de secours. Dès le 8 janvier, j'ai personnellement envoyé un message écrit à tous nos militants afin qu'ils offrent leur soutien bénévole aussi intensément qu'ils le font habituellement pour notre organisation politique.

Certains députés qui se trouvaient à l'extérieur du Québec, je pense notamment à Claude Bachand de la circonscription de Saint-Jean, sont rapidement revenus et se sont immédiatement mis à la disposition des autorités civiles, mettant aussi leur personnel et leurs bureaux — lorsque cela était possible — aux services des organismes de secours.

Le personnel de notre permanence à Montréal a aussi été très actif, collaborant étroitement avec les autorités civiles et la police de la CUM pour rejoindre le plus grand nombre de sinistrés possible à Montréal afin de s'enquérir de leur situation et de leurs besoins.

Pour ma part, j'ai visité bon nombre de centres d'hébergement et j'ai transporté des personnes affectées. Hier, je me suis rendu en Montérégie pour rencontrer les gens dans les centres d'hébergement. Aucune de ces visites n'a volontairement été médiatisée. Là n'était pas le but de ces rencontres. Nos premières actions et interventions se devaient d'être dirigées vers les citoyens.

Malgré cela, à la demande de plusieurs journalistes, j'ai accordé quelques entrevues depuis le début de la

crise du verglas, dont une le 13 janvier à votre collègue du SOLEIL, M. Joël-Denis Bellavance. Que les médias, dont votre journal, n'en aient pas grand cas, cela importe peu. La priorité, je le répète, demeurait l'aide aux sinistrés et la transmission de la meilleure information possible pour ces gens bouleversés.

J'ajouterais que, toujours dans l'ombre, nous avons aussi poursuivi notre travail d'opposition dans plusieurs dossiers liés à la situation actuelle. Des ministres ont été contactés afin que le gouvernement fédéral fournisse de l'aide, notamment pour permettre aux travailleurs sinistrés du verglas de bénéficier de prestations d'assurance-emploi dans les meilleurs délais, afin que les agriculteurs obtiennent du secours et pour que le courrier soit distribué durant la fin de semaine. Nous avons également servi d'intermédiaires auprès de certains transporteurs aériens pour aider les sinistrés. Chaque fois, nos interventions ont été accueillies favorablement.

En terminant, je tiens à vous rappeler que je suis toujours disponible pour répondre aux demandes des citoyens de ma circonscription et d'ailleurs, de même qu'à celles des médias. Il me fera plaisir de répondre aux vôtres. Les gens qui désirent communiquer avec moi peuvent le faire en téléphonant à mon bureau de circonscription, à Montréal (514) 522-1339, à celui d'Ottawa (613) 992-6779, ou à la permanence du Bloc québécois à Montréal (514) 526-3000. N'hésitez pas à transmettre ces numéros à vos lecteurs si le besoin s'en fait sentir.

Quand soigner les malades exige une action politique...

Denise Lévesque-Boudreau

Présidente de l'Ordre régional des infirmières et infirmiers du Québec

Devant les constats de détérioration de la qualité des soins, de banalisation de l'expertise infirmière et de dangerosité observée dans l'organisation de soins dispensés à des clientèles vulnérables, comme les personnes âgées et les personnes vivant des problèmes de santé mentale, l'Ordre des infirmières et infirmiers du Québec (OIIQ) n'a eu d'autres choix que de transporter le débat sur la place publique.

D'aucuns verront là des prétentions corporatistes. Tout comme certains journalistes qui, même en reconnaissant que le gouvernement a tout simplement « désassuré » les soins

infirmiers dans le cadre du virage ambulatoire, clament que les infirmières n'ont d'autres intentions, par ces récriminations, que de sauver leurs emplois. Pourquoi nous heurtons-nous à de telles perceptions? Qui d'autres que l'organisme dûment mandaté pour le faire pourrait prendre le parti des sans voix du système, les malades?

Certes, le discours peut sembler égo-centrique à qui n'est pas en mesure d'évaluer la réalité de celles qui vivent les difficultés de la pratique quotidienne. Cette réaction peut dénoter une méconnaissance et une banalisation du soin qui mettent en péril la sécurité même des plus vulnérables de notre société, les malades. Qui parle des malades actuellement dans le système? Qui se préoccupe de l'impact des coupures draconiennes imposées sur la sécurité des usagers? Ainsi, en dévalorisant les soins, on nie la réalité.

Nous vivons dans une société qui valorise la haute technologie, les connaissances et les exploits qui retardent l'échéance suprême de la mort et qui pourtant oublie que les gestes de la vie, c'est-à-dire les soins, sont des mesures impératives pour l'entretien, la conservation et la qualité de cette même vie. Dans leur pratique quotidienne, les infirmières sont confrontées, depuis déjà quelques décennies, à des difficultés liées en grande partie à une diminution constante des ressources et à une croissance tout aussi constante des besoins.

Devant la rareté des ressources financières, on leur a demandé de faire autrement. Oui, certaines choses peuvent être faites autrement. Mais les infirmières peuvent-elles faire autrement que de soigner? On a même entendu qu'elles devaient faire plus avec moins. Pire, elles ont adhéré à ces leitmotivs vides de sens et elles se sont souvent culpabilisées de ne pas atteindre les résultats attendus.

Dans la présente réforme, les infirmières ont fait montre d'un sens peu commun des responsabilités en proposant et en mettant en place des interventions qui visent à soutenir les nouvelles orientations du système de santé. Cependant, elles constatent que ces initiatives, pourtant très rentables pour le système tout en étant des plus bénéfiques pour les usagers, ne reçoivent pas toute l'attention méritée de la part des décideurs.

Qui plus est, les infirmières doivent constamment faire des compromis quant à la qualité des soins qu'elles dispensent. On n'a qu'à songer au joyau de la réforme qu'est Info-santé et auquel les gestionnaires imposent régulièrement des restrictions en remettant en question, par exemple, le temps consacré à l'écoute de la clientèle.

OBLIGÉES

Ce phénomène de banalisation des soins dispensés par les infirmières n'est pas exclusif à notre système. Comme le soulignait récemment Lucille Joël (1997, vol. 97, no 10 :7), éditorialiste de l'*American Journal of Nursing*, les infirmières se retrouvent souvent dans des situations où elles se sentent forcées de collaborer à des actions et où elles se sentent obligées de poser des gestes qui, bien que justifiables, leur paraissent moralement inacceptables.

Ces conflits de valeurs, poursuit l'éditorialiste, se situent entre les intérêts économiques de l'employeur et les besoins des clients. Il va sans dire que de faire entendre sa voix dans un tel contexte demande un certain courage et que cela comporte également une part de risques. Et l'on va nous accuser de défendre nos seuls intérêts! Nous n'avons plus le droit de nous taire.

Ce que l'OIIQ et la FIIQ ont dénoncé au cours des derniers mois, c'est précisément cette confusion qui « s'est installée entre le virage ambulatoire, les objectifs de récupération budgétaire et la banalisation constante à tous les niveaux décisionnels de l'impact de ces coupures sur les services à la population » (OIIQ-FIIQ, conférence de presse, le 2 décembre 1997).

A-t-on le droit de laisser souffrir les gens par mesure d'économie? Ce cas n'est sûrement pas l'exception. Pour qui se

donne la peine d'écouter les intervenants du réseau, ces anecdotes sont monnaie courante. On s'est centré davantage sur les économies engendrées par la réduction des séjours hospitaliers que sur le suivi à domicile requis pour le confort et la sécurité des malades. Peut-on rester silencieuses devant cette situation quand nous savons pertinemment qu'en bout de ligne ce sont les malades qui font les frais de cette gestion à court terme? Soigner, c'est aussi exiger les conditions essentielles pour le faire.

Une des valeurs fondamentales que nous ont léguées les pionnières des soins infirmiers est la définition même de soin qui consiste à placer le malade dans les meilleures

conditions pour sa guérison et l'individu sain, dans les meilleures conditions pour la conservation de sa santé. Voilà pourquoi nous devons actuellement dénoncer un système qui ne permet pas à l'infirmière de placer son patient dans des conditions propices au recouvrement de la santé, pas plus qu'il ne lui octroie les moyens d'offrir à la population des interventions pour prévenir les détériorations d'un bien si précieux tant pour l'individu que pour la société.

À l'instar de Florence Nightingale, qui n'a pas hésité à dénoncer publiquement le mauvais sort réservé aux soldats blessés de la guerre de Crimée, il est de notre devoir d'alerter la population face aux coupures budgétaires aveugles qui sont une menace pour la santé des citoyens.



Les infirmières peuvent-elles faire autrement que de soigner?

COURS DU SOIR

DÉBUT: 2 février 1998

WORD, version 7.0 WINDOWS
WORD AVANCÉ, version 7.0 WINDOWS
EXCEL 7.0 WINDOWS
ACCESS 7.0 WINDOWS
MICRO-ORDINATEUR
ET APPLICATIONS BUREAUTIQUES
BUREAUTIQUE, SYSTÈME
ET TECHNOLOGIES
FRANÇAIS ÉCRIT
RÉDACTION D'AFFAIRES
ANGLAIS ÉLÉMENTAIRE
ANGLAIS INTERMÉDIAIRE 301
ANGLAIS DES AFFAIRES 308
ANGLAIS AVANCÉ 901
COMPTABILITÉ
FORTUNE 1000 DE BASE
FORTUNE 1000 SPÉCIALISÉ
DACTYLOGRAPHIE

lundi et mercredi
mardi et jeudi
mardi et jeudi
lundi et mercredi

mardi et jeudi

lundi et mercredi
lundi et mercredi
mardi et jeudi
mardi et jeudi
mardi et jeudi
lundi et mercredi
lundi et mercredi
lundi et mercredi
mardi et jeudi

INSCRIPTION DÈS MAINTENANT

B
LE COLLÈGE
BART

Orienté vers l'avenir
depuis plus de 80 ans
522-3906
751, côte d'Abraham
Québec

Carnaval de Québec

Kellogg's
Bal de Bonhomme

Le vendredi 6 février à 18 h,
les Ailes de la Mode présentent
le bal le plus court du
Carnaval, dans la Salle de bal
du Château Frontenac.

• Réservez dès maintenant vos billets

COMPLÈT

• Billets, 50 \$

• Cocktail, dîner, soirée

• dansante avec le Grand

orchestre sous la direction

de Roland Martel

AILES
LES AILES DE LA MODE

Souriez à l'hiver, au Carnaval de Québec Kellogg's®

LE CHÂTEAU
FRONTENAC

522-3906

93

Bell

Info-Carnaval Bell
621-5555
621-5555

MOLSON O'KEEFE LE SOLEIL

www.carnaval.qc.ca

du 30 janvier au 15 février 1998

JAPON

Nomura impliquée dans un nouveau scandale

■ TOKYO (AFP) — À peine sorti d'un précédent scandale, Nomura, le numéro un japonais du courtage boursier, a vu hier sa réputation salie par une nouvelle affaire avec l'ouverture d'une enquête pour corruption qui le fragilise encore un peu plus à la veille du « Big Bang ».

Selon la chaîne NHK et le groupe Nihon Keizai Shimbun, les services du procureur de Tokyo estiment que le courtier a cherché à s'attirer les faveurs d'un responsable de l'organisme public d'autoroutes, Japan Highway Public, en l'invitant dans les meilleurs endroits.

Nomura aurait dépensé 2,58 millions de yen (19 000 \$), en frais de restaurant, de golf et de cabaret. Le courtier espérait ainsi obtenir le contrat pour les émissions obligataires prévues par l'organisme d'autoroutes.

Les services du procureur de Tokyo ont estimé qu'il y avait là des raisons de suspecter une volonté de corruption active, ajoute-t-on de même source.

Le responsable incriminé, Takehiko Isaka, était en poste depuis 1994. Il occupait auparavant de hautes fonctions au sein du ministère des Finances.

L'ancien fonctionnaire, âgé de 54 ans, a été interpellé hier et écroué, en même temps que deux anciens responsables de premier rang de Nomura, l'ex vice-président Naotaka Murazumi (56 ans) et un ancien directeur exécutif, Isao Teranishi (50 ans), selon des images retransmises par les télévisions.

En dépit de la modestie des sommes en jeu, l'affaire survient au plus mauvais moment pour Nomura, qui vient juste de mettre derrière lui un autre scandale: celui des versements illégaux d'argent à un « sokaiya » (maître chanteur) notoire, Ryuichi Koike. Trois de ses responsables, dont son ancien président Hideo Sakamaki, sont inculpés dans le cadre de cette affaire.

Ce premier scandale, qui s'était par la suite étendu à tous les grands courtiers nippons, lui avait valu de se voir interdire — entre autres — de transactions en compte propre pendant cinq mois (du 6 août au 31 décembre).

Selon le quotidien *Yomiuri Shimbun* de samedi, ces sanctions devraient amener le courtier à afficher des pertes sociales au titre du troisième trimestre de son exercice 1997/98 (octobre-décembre). Nomura doit rendre public aujourd'hui ses

résultats trimestriels, ajoutait le journal.

Avec des méthodes de ventes agressives auprès de la clientèle individuelle et son implication dans un premier scandale au début des années 90 — il avait remboursé certains gros clients choisis des pertes subies sur leurs comptes — Nomura a toujours eu au Japon une réputation quelque peu sulfureuse.

Depuis l'été dernier, le courtier a perdu son premier rang traditionnel

sur le marché japonais du courtage d'actions au profit de nouveaux venus américains comme Morgan Stanley et Merrill Lynch. Cette nouvelle affaire est d'autant plus préoccupante que, pour de nombreux analystes, Nomura était le seul courtier nippon à disposer des ressources et du savoir-faire technique pour profiter de la prochaine déréglementation des marchés financiers nippons.

Selon un responsable anonyme d'une maison de titres nipponne in-

terrogé par la NHK, la compétition se durcit de jour en jour à la veille du « Big Bang », ce qui a pour conséquence de contraindre les courtiers à accroître dans des proportions importantes leurs budgets de relations publiques.

L'agence Nikkei Telecom affirme ainsi que la grande banque Industrial Bank of Japan aurait également cherché à obtenir les faveurs de M. Isaka pour décrocher le contrat obligataire des autoroutes nipponnes.

**Vous épargnez
et, en même temps,
beaucoup de gens
travaillent.**



**Le REER
du Fonds de solidarité (FTQ):
la création et le maintien
d'emplois au Québec,
et toujours plus
d'économies d'impôt.**

En mettant de l'argent de côté, dans le REER du Fonds de solidarité (FTQ), vous faites une chose à laquelle vous ne vous attendiez pas: comme ses 330 000 actionnaires, vous contribuez à créer des emplois.

En effet, fort de ses 2 milliards \$ d'actif, le Fonds investit pour l'emploi dans des entreprises d'ici. C'est donc pour cela que vous économisez toujours plus d'impôt qu'avec un REER ordinaire.

Ce qui est payant pour vous devient donc payant pour tous.

Pour des renseignements détaillés sur les actions du Fonds, consultez le prospectus disponible à nos bureaux.

QUÉBEC

5000, boul. des Gradins, bureau 100, Québec (Québec) G2J 1N3

(418) 628-FONDS

3 6 6 3

LE
FONDS
DE SOLIDARITÉ
DES TRAVAILLEURS
DU QUÉBEC (FTQ)

LE REER
QUI TRAVAILLE TOUS LES JOURS

1 800 567-FONDS

Soros suscite la suspicion

■ LE CAIRE (AFP) — Le riche financier américain George Soros veut investir trois milliards \$ en Égypte mais sa décision suscite inquiétude et suspicion.

La presse d'opposition met en avant les origines juives du milliardaire et l'accuse de vouloir saboter l'économie égyptienne et d'être à l'origine de la crise financière en Asie alors que des experts mettent en garde contre les dangers que représente ce « roi de l'argent volatil ».

« Que vient faire ce milliardaire juif au Caire après avoir saboté l'économie asiatique », titre cette semaine le bihebdomadaire islamiste *al-Chaab*.

« L'accueil chaleureux réservé par le gouvernement égyptien à l'investisseur usuraire juif George Soros suscite beaucoup d'inquiétude et de points d'interrogation », ajoute le journal.

Ce milliardaire, issu d'une famille juive de Budapest, avait été accusé en juillet par le premier ministre de Malaisie Mahathir Mohamad, d'être à l'origine de la crise asiatique et d'avoir déstabilisé pour des raisons politiques les monnaies de la région.

Le président de la National Bank of Egypt (publique) Mahmoud Abdel Aziz, qui sera le partenaire de M. Soros en Égypte, réfute ces accusations en soulignant toutefois lui avoir déconseillé d'intervenir sur la bourse égyptienne.

« Je ne pense pas que la spéculation sur les monnaies soit à l'origine de la crise asiatique mais plutôt la fragilité des économies des pays », a-t-il affirmé.

« Des représentants du groupe Soros sont venus récemment en Égypte et ont rencontré plusieurs responsables. Je me suis entretenu avec eux au Caire et à New York » a dit M. Aziz, également président de la Fédération des banques égyptiennes.

« Je les ai encouragés à se lancer dans l'investissement direct en leur expliquant que les profits à la Bourse sont de l'ordre de 12 à 15% alors qu'ils sont le double dans l'investissement direct », a ajouté M. Aziz.

M. Soros « a en tête un projet de 1,3 milliard \$ dans la pétrochimie et veut investir dans la haute technologie pour un milliard, et nous lui avons proposé un troisième projet d'un montant équivalent pour restructurer l'industrie textile », a poursuivi M. Aziz.

« J'ai accepté que la National Bank soit partenaire à hauteur de 25% dans ces projets. Les tractations se poursuivent pour finaliser l'accord », a-t-il précisé.