

## CAHIER SPÉCIAL

Le No 1 de la finance et de l'économie au Québec

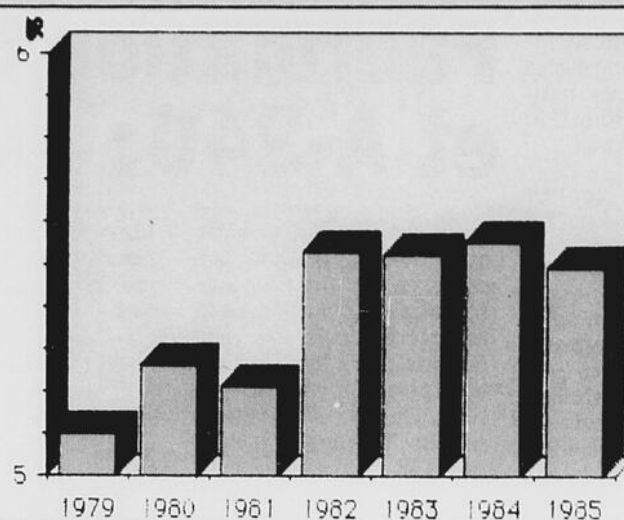
## LES AFFAIRES

Montréal, samedi le 28 mai 1988

11 pages

LES  
TRANSPORTS

Photo: MacMillan Borelli

POURCENTAGE DU PIB  
ATTRIBUABLE AUX TRANSPORTS

Source : Transports-Québec

## PRENDRE LA ROUTE

■ À tous les jours, sur l'autoroute Ville-Marie, à Montréal, des milliers d'automobilistes retiennent leur souffle quelques secondes, le temps de passer sous un viaduc. C'est que, de ce viaduc, comme d'ailleurs de bien d'autres au Québec, pendent des lambeaux de béton et chacun espère que ce ne sera pas dans son pare-brise qu'ils viendront s'écraser.

Quelle vie! Dans un tel contexte, **Jack Kérouac** serait resté chez lui.

Dans l'enthousiasme fou des années soixante, on a construit, construit et construit des routes. Ces routes devaient durer entre 20 et 30 ans. Nous y voici. Il ne reste plus qu'à les refaire. Le hic, c'est que ce sont des centaines de millions de dollars qu'on devra y consacrer et puis, comment doit-on s'y prendre pour refaire, disons, l'autoroute métropolitaine, déjà utilisée largement au dessus de sa capacité? L'apocalypse nous guette.

Il faudra prendre l'avion. La déréglementation de ce secteur n'a pas entraîné une baisse notable des prix. Façon de parler, puisque, si les lignes aériennes n'ont pas engagé d'hostilité entre elles au chapitre des tarifs réguliers, elles ont inventé trois pages d'ordinateur de tarifs *spéciaux*. Aux États-Unis, environ 85% de la population profite des prix réduits. Au Canada, cette proportion n'est que de 45%, mais elle devrait augmenter nous dit-on.

Va pour les passagers. Cependant, le trois quart de l'ensemble du transport terrestre des marchandises au Québec est effectué par route. En 1984, ce sont 60,5 millions de tonnes qu'on a chargé ou déchargé des camions. Avec la perspective du libre-échange, tout porte à conclure qu'on chargera et déchargera encore davantage à l'avenir.

La grande question est de savoir qui profitera de l'augmentation des échanges trans-frontaliers? Les transporteurs américains sont plus gros, mieux structurés et sont déjà loin en avant des nôtres au chapitre du transport par lots brisés. Par contre, les transporteurs québécois jouissent de coûts de main-d'oeuvre inférieurs, bien que leurs charges sociales soient par contre plus élevées. Ces derniers sont également davantage habitués au transport de charges complètes, ce qui implique une certaine spécialisation et en conséquence, une moins grande souplesse, nécessaire pour répondre aux besoins nouveaux. Un beau match en perspective.

NORMAND SAINT-HILAIRE



LES AFFAIRES, samedi 28 mai 1988 - CAHIER SPÉCIAL S-2

■ **Canadair** a conclu une entente de principe avec la société française, **Aérospatiale**, visant la fabrication de composantes de fuselage pour les nouveaux appareils 330 et 340 du consortium **Airbus**.

Il s'agit d'un contrat évalué à pas moins de 1,5 milliard\$ qui créera plus de 700 emplois à ville Saint-Laurent.

« Nous sommes confiants de finaliser l'entente d'ici les prochaines semaines. Il ne reste que de petits détails à régler », révèle la directrice des relations publiques de Canadair, **Kathryn Chase**.

« Depuis quelques mois déjà, nous avons environ 40 ingénieurs en France qui font la conception des composantes. Il ne nous reste qu'à déterminer les frais de mise en marche », explique Mme Chase.

L'entente de principe est conclue

# Fabrication de composante des A-330 et A-340: Aérospatiale a choisi Canadair

En deux ans, Canadair aura donc signé deux accords en or: un avec Aérospatiale et l'autre avec le ministère de la Défense nationale en 1986. Ce contrat porte sur la réparation, la révision et le soutien technique intégré des 138 chasseurs CF-18 des Forces canadiennes. Le fabricant de l'appareil, McDonnell-Douglas, assurait auparavant l'entretien du chasseur.

Dans un premier temps, Canadair réparera et entretiendra les appareils des Forces jusqu'en 1990. Si le gouvernement juge les travaux d'entretien satisfai-

sants, le contrat s'échelonnait pendant la durée de vie des appareils soit 20 ans.

Cela rapportera alors environ 1,2 milliard à Canadair ainsi qu'à CAE Electronics de Saint-Lau-

rent et North West Industries d'Edmonton, deux sous-traitants dans ce projet.

**GILLES LAJOIE**

■ **Canadair** a l'intention de construire un hangar à l'aéroport de Mirabel. La filiale de **Bombardier** a déjà approché le ministère des **Transports**, à Ottawa, dans le but de faire l'acquisition d'une parcelle de terrain à cet endroit. Cependant, aucun bail n'a été signé à date entre les deux parties.

À ce jour, plusieurs projets de construction à l'aéroport de Mirabel ont été

## À l'aéroport de Mirabel, plusieurs projets sont à l'étude

soumis à Ottawa. Seul le projet de la compagnie aérienne **National** est officiel. Cette société construira au coût de 19M\$ un hangar destiné à l'entretien de ses neuf DC-8 et d'autres appareils.

Le gouvernement fédéral s'attend sans doute à ce que d'autres entrepreneurs, entre autres Canadair, passent aux actes dans un avenir rapproché puisqu'Ottawa investira plus de 7,5M\$ dans l'a-

ménagement d'infrastructures à l'aéroport au cours des prochaines années. De plus, les gouvernements fédéral et provincial ont annoncé dernièrement le prolongement de l'autoroute 13 entre Montréal et Mirabel ainsi que celui de l'autoroute 50 entre Lachute et l'aéroport international.

Un groupe d'étude dirigé par le directeur de planification chez Bombardier, **Walter Allatt**, se

penche actuellement sur ce projet au sein de la société. La directrice des relations publiques de Canadair, **Kathryn Chase**, affirme « qu'aucune décision n'a été prise encore » à ce sujet.

« Nous avons soumis différentes propositions à Ottawa. Actuellement, nous avons une cinquantaine d'options, mais nous n'avons pas fixé d'échéancier. »

**Faites-ça EXPRESS...**

avec



Experts du courrier intercontinental

Chef de file de l'EUROPE

En toute expertise, ADOPTEZ

**JET**

JET SERVICES JST INC.  
(filiale du réseau international JET WORLDWIDE)  
2745, rue Paulus  
Ville Saint-Laurent (Québec) H4S 1E9  
Télex : 05-824975

(514) 331-7470

**C'est fait exprès!**



« Donnons aux plus pauvres du monde... »

*J. Lévesque*

Faites parvenir vos dons à :

Fondation Jules et Paul-Émile Léger  
130, avenue de l'Épée  
Outremont, Québec  
H2V 3T2 (514) 495-2409

## Aéronautique Canada, une filiale de Lavalin, a une acquisition en vue

■ Une filiale de **Lavalin**, **Aéronautique Canada**, annoncera prochainement l'acquisition d'une société étrangère spécialisée dans le financement lié à l'achat d'avions.

C'est ce qu'affirme le vice-président de la division ingénierie et entretien des aéronefs chez Lavalin, **Gilles Dionne**. M. Dionne refuse de révéler le nom de

cette entreprise et les modalités d'acquisition.

Aéronautique Canada se spécialise surtout dans ce type de financement d'avions au pays. Elle réalise aussi des études de faisabilité et fait des pronostics de trafic. La société a mené notamment l'étude de faisabilité pour le nouveau transporteur québécois, **Air Transat**.

Par contre, 70% de ses activités se tiennent à l'extérieur du pays, principalement en **Afrique**. Ses ramifications s'étendent jusqu'en **Algérie**, au **Ghâna**, en **Ouganda**, en **Guinée** et au **Rwanda**. Ses contrats à

l'étranger dépassent les deux milliards de dollars.

Aéronautique Canada est issue de la privatisation de **Quebecair**. Lavalin avait fait l'acquisition alors de **Services Quebecair** qui se spécialisait à l'époque dans la gérance d'aéroports et l'exploitation d'avions commerciaux à l'étranger.

Outre sa future acquisition, la filiale évalue toujours la possibilité de construire un hangar d'entretien d'appareils à l'aéroport de Mirabel. Au dire de M. Dionne, Lavalin s'associerait alors avec un transporteur.



SPÉCIALITÉ: TRANSPORT RÉFRIGÉRÉ

95 Unités à Température contrôlée desservant les États-Unis, le Québec, l'Ontario et les Maritimes

- Service de transport général de Montréal-Métropolitain à tous points des États-Unis et retour
- Service de transport de produits surgelés de la Floride à Montréal.
- Service de transport général via les ports de la Floride à destination des West Indies, des Caraïbes, des Iles Bahamas, des Grandes et Petites Antilles, de l'Amérique Centrale, l'Amérique du Sud et du Mexique.
- Cautionné par les douanes canadiennes et américaines.

Siège Social:  
116 Boulevard Fortin,  
St-Bernard de Lacolle,  
Qué. J0J 1V0

Tél.: (514) 246-3867  
Montréal 878-4474

Télex: 05-831546  
Fax: 514-246-4255



**RACINE**

Depuis 1909

C.E. Racine & Cie Limitée  
240 ouest, rue St-Jacques  
Montréal, Québec H2Y 1L9

Tél.: (514) 288-0271  
Télex: 055-61159  
Fax: (514) 288-1709

**Courtiers en douane et transitaires**

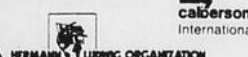
Succursales:

- Côte de Liesse
- Lacolle
- Dorval
- Toronto
- Mirabel

services de consultations

Membres de A.C.C.D., C.I.F.F.A.

Agents exclusifs pour:



**EXPORT**

**IMPORT**

■ Les consommateurs québécois ont bénéficié d'une amélioration de la qualité des services plutôt que d'une diminution des tarifs des billets d'avion à la suite de la déréglementation dans le transport aérien.

C'est ce que soutient **Paul Balfour**, analyste en matière de transport chez **Lafferty, Harwood & Partners**. D'ailleurs, M. Balfour exclut toute baisse draconienne des prix des billets d'avion au Canada en raison de cette déréglementation.

Par contre, cette mesure, tout comme la conjoncture économique favorable au Canada, a réussi à freiner la montée vertigineuse du prix des billets d'avion depuis la fin des années 1970.

En fait, le prix des billets avait plus que triplé pour certaines liaisons au cours de la dernière décennie. Par exemple, un aller simple ne coûtait que 34\$ entre Montréal et Québec en 1978. Cinq ans plus tard, le prix de ce billet atteignait 81\$. Aujourd'hui, le même billet régulier vaut 114\$ auprès d'**Air Canada** ou **Inter Canadien**.

#### Modération

En outre, depuis le décloisonnement survenu en

## Les tarifs de base augmentent, mais des tarifs spéciaux apparaissent Amélioration du service aérien

1986, la progression des tarifs est demeurée inférieure à l'indice des prix à la consommation. Avant la déréglementation, la hausse des tarifs aériens avait toujours été supérieure à celle de l'indice.

Ainsi, les prix, en général, ont augmenté de 7,2% entre 1986 et mars 1988, tandis que l'indice du transport par avion ne s'est accru que de 3,2% pendant la même période. Ce dernier indice est fondé uniquement sur le prix des billets d'**Air Canada**.

«Tout le monde veut comparer la situation au Canada avec celle qu'ont vécue les États-Unis quelques années plus tôt. Le contexte est complètement différent», prétend M. Balfour.

«Les prix ne pourront pas diminuer autant qu'aux États-Unis parce que ce pays compte une multitude de sociétés aériennes et possède un plus grand bassin de population. De nouvelles entreprises ont aussi percé le marché américain au moment de la déréglementation. Le prix des billets a

donc subi une forte réduction.»

«Au Canada, les liaisons se font principalement d'est en ouest, et la population est dispersée sur un immense territoire.

■ La guerre des tarifs entre les transporteurs aériens canadiens n'a pas eu lieu.

Selon un analyste en matière de transport chez **Lafferty, Harwood & Partners**, **Paul Balfour**, cette guerre n'est qu'une illusion entretenue par les médias.

«Aux États-Unis, quand les sociétés aériennes commencent une guerre des prix, elles réduisent le prix de leurs billets et modifient leur programme destiné aux voyageurs réguliers. On ne voit rien de cela actuellement», explique, en substance, M. Balfour.

À son avis, seules les liaisons régionales font l'objet d'une vive concurrence parmi les grosses sociétés aériennes à l'heure actuel-

En outre, le marché n'est pas suffisamment gros pour que de nouveaux transporteurs fassent leur apparition à l'horizon», explique en substance l'analyste.

### La guerre des tarifs aériens: une illusion

le. Mais ces transporteurs sont loin de se livrer une guerre d'usure dans ces territoires à tenu à préciser l'analyste.

À vrai dire, ces sociétés cherchent plutôt à établir le réseau de leurs transporteurs affiliés qu'à s'entre-détruire. Elles tentent aussi d'offrir de nouvelles destinations dans les régions québécoises à la suite de la déréglementation. Pour ce faire, les transporteurs offrent des rabais de lancement.

L'analyste ne croit pas que cette concurrence va durer à l'échelle régionale. Par contre, il estime que la rivalité ne fait que com-

M. Balfour croit toutefois que les services aux passagers se sont améliorés grâce à la déréglementation. Cette amélioration touche surtout l'échelle de tarification.

mencer sur les liaisons achalandées comme Montréal-Québec ou Montréal-Toronto.

Au dire de M. Balfour, les principales sociétés aériennes préfèrent ne pas engager les hostilités parce qu'elles doivent soit dépenser des sommes d'argent considérables, soit affermir leur position au cours des mois à venir.

«Les Lignes aériennes **Canadien International** sont en train de consolider leur exploitation. **Air Canada** est en voie de devenir public. Quant à **Wardair**, elle va faire l'achat de nouveaux appareils», argumente-t-il.

«Dorénavant, les sociétés aériennes posséderont une plus longue échelle de tarifs», ajoute l'analyste. Par conséquent, plus le choix est vaste, plus les aubaines seront nombreuses pour les consommateurs.

Selon l'adjointe aux affaires publiques d'**Air Canada**, **Christiane Brisson**, il existait six types de tarif pour un vol entre Montréal et Paris en 1978: première classe, économique, jeunesse, excursion entre 14 et 21 jours, excursion entre 22 et 45 jours et *Advance Purchase Excursion* (APEX).

«Maintenant, j'en ai trois pages d'ordinateur! J'ai 23 options seulement pour les tarifs réguliers. De plus, il y a les combinaisons qu'on peut faire avec la semaine et le week-end», précise Mme Brisson.

«Aux États-Unis, environ 85% des passagers profitent de tarifs réduits. Au Canada, ce chiffre se situe autour de 45%. J'ai l'impression que ce nombre va s'accroître avec cette nouvelle échelle», juge M. Balfour.

GILLES

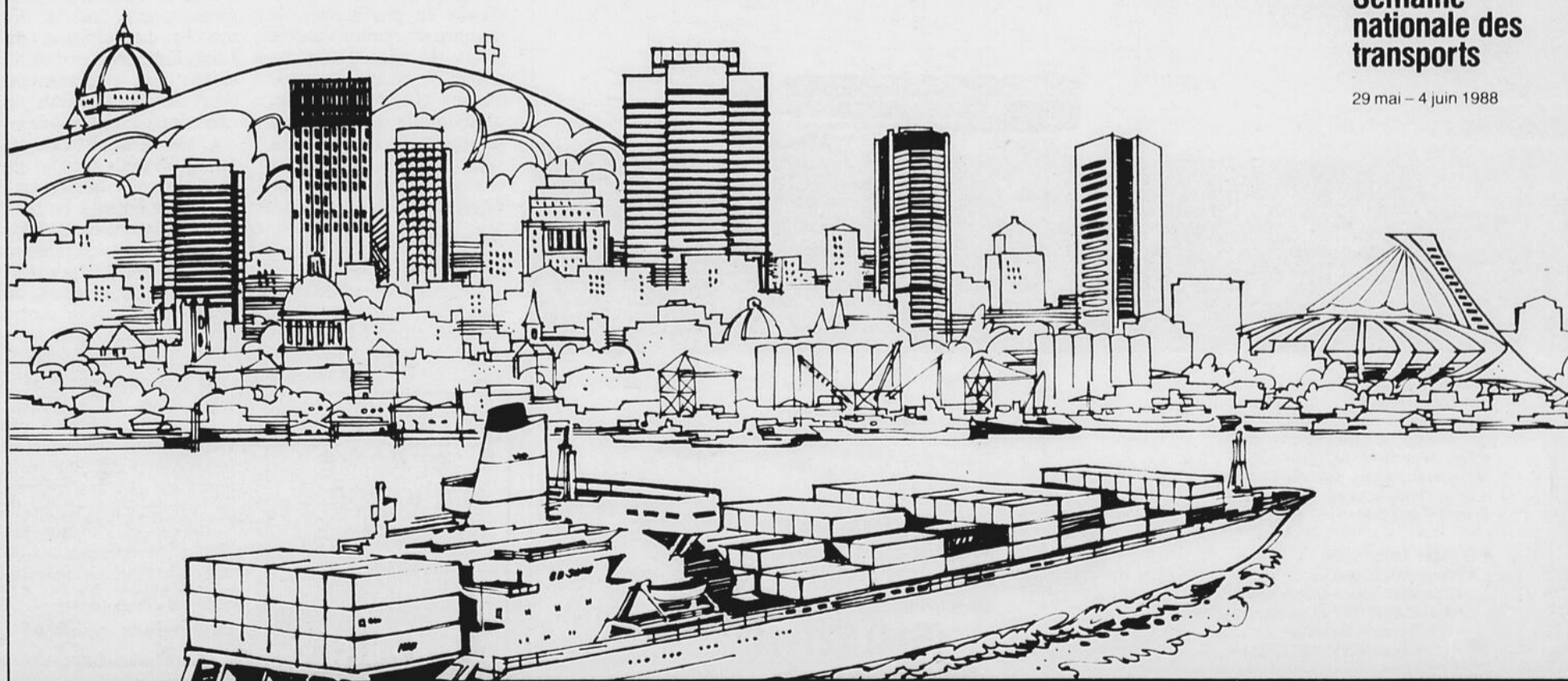
LAJOIE

## Le port de Montréal... porte ouverte sur le monde

- De loin le plus important port à conteneurs au Canada
- Port d'envergure internationale au trafic fort diversifié
- Ouvert à longueur d'année
- 17 000 emplois directs et indirects
- Impact économique annuel de l'ordre de 750 000 000 \$

Semaine nationale des transports

29 mai - 4 juin 1988



Port de Montréal

Port of Montreal



Ports Canada

■ Nos routes sont en mauvais état. Les Montréalais ont focalisé dernièrement sur l'état lamentable de l'autoroute métropolitaine à Montréal et les sommes astronomiques qui seront nécessaires pour redresser la situation. En fait, la voie rapide n'est qu'une pièce d'un vaste casse-tête provincial.

Le réseau routier québécois s'étend sur un peu plus de 60 000 kilomètres. Le deux tiers de ce circuit est asphalté dont la presque totalité des routes numérotées. Le cycle de vie d'une route varie entre 20 et 30 ans. Or, dans la plupart des cas, la construction des grands axes routiers s'est effectuée entre la fin des années cinquante et le milieu des années soixante. Ces routes de-

## L'état de l'autoroute métropolitaine, à Montréal, n'illustre qu'une partie du problème

# Un véritable casse-tête à l'échelle de la nos routes sont en mauvais état

vraient normalement être reconstruites sous peu.

Toutefois la situation s'est envenimée dramatiquement depuis 1978, alors que le précédent gouvernement a accordé la priorité à la construction de nouvelles routes au détriment de l'entretien du réseau et qu'une récession vint affliger drastiquement les budgets gouvernementaux à partir de 1982. Idéalement, une route nécessite un resurfacement après huit ans de vie, indi-

que le rapport du comité Middlemiss, du nom du député de Pontiac qui a coordonné en 1986 un groupe de travail sur la question.

Sans ce travail de resurfacement, une voie publique va se détériorer plus rapidement et il en coûtera en définitive plus cher car on devra la reprendre en son entier avant terme.

« Pour une route régionale, il faut calculer de 200 000\$ à 300 000\$ du km pour la réfection, en

incluant toute l'infrastructure - accotements, systèmes de drainage, glissières de sécurité - contre 60 000\$ pour le seul pavage des travées. En milieu urbain, avec drainage et trottoirs, ce montant s'élève entre 800 000\$ et 1M\$ pour la réfection tandis qu'une autoroute neuve exige un investissement de 2M\$ du kilomètre, précise **Jean-François Normand**, l'attaché de presse du ministre des Transport, **Marc-Yvan**

### CYCLE DES TRAVAUX D'ENTRETIEN

INTERVENTION	CYCLE	
	IDÉAL	ACTUEL
Couche d'usure (autoroutes)	8 ans	17 ans
Couche d'usure (routes provinciales)	12 ans	31 ans
Couche d'usure (routes régionales)	15 ans	46 ans
Rapiéçage mécanisé à l'enrobé bitumineux	5 ans	13 ans
Traitement de surface	6 ans	40 ans
Rechargement des chaussées en matériaux granulaires	13 ans	58 ans
Rechargement d'accotements en matériaux granulaires	15 ans	34 ans
Nettoyage des fossés et décharges	25 ans	52 ans
Réparation des conduites et ponceaux	30 ans	53 ans
Réparation des glissières de sécurité	8 ans	16 ans

Source: Transport Québec

## Maintenant, partout au Québec et un meilleur service aux Maritimes!

Plus que jamais, ça roule en grand avec Transport Interprovincial et son réseau de camionneurs affiliés. Désormais, ça roule tous les jours, partout au Québec et dans les provinces de l'Atlantique (Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Ecosse et Île-du-Prince-Édouard) et cela, avec un service amélioré!

- Transport Dallaire Ltée
- Transport Guilbault Inc.
- Transport Matane-Gaspésie Inc.
- Transport Sherbrooke Inc.
- Transport Thérberge Ltée
- Transport Victor (1983) Inc.

**ÇA ROULE!**



**TRANSPORT INTERPROVINCIAL INC.**

Un seul numéro à composer à Montréal

**(514) 521-1131**

et vous recevrez un service complet.

Côté.

À l'Association des routes et transports du Canada, on fait remarquer qu'entre 1970 et 1985, les coûts de construction d'une nouvelle route ont augmenté de 300% alors que l'indice des prix à la consommation a crû d'un peu plus de 200%. En dollars constants le total des dépenses engagées par tous les paliers de gouvernement a baissé de 20%.

Un symposium qui s'est tenu il y a près d'un mois à Québec, en présence d'intervenants de l'Ontario et des maritimes a fait ressortir que les problèmes de dégradation du réseau routier étaient communs à tous. Les principaux facteurs qui influencent l'état d'une route, rapporte l'association dans une vaste étude qu'elle vient de rendre publique sont: le débit de la circulation, le nombre de camions et leur poids, la dégradation du milieu, la qualité des matériaux de construction, les conditions locales du sol et les travaux faits sur la route pour installer ou réparer les réseaux de services publics.

### Amendes et points de démerite

Le rapport Middlemiss identifiait aussi l'utilisation de plus en plus fréquente des pneus radiaux par les transporteurs

lourds et la violation de la limite de charge maximale permise sur les routes. Le gouvernement québécois a réagi en adoptant une série de mesures - lois 73 et 76 - qui entrèrent progressivement en vigueur. De nouveaux postes de pesées ont été ajoutés un peu partout et dorénavant, les expéditeurs seront conjointement responsables avec les transporteurs des chargements excédentaires. Ils payeront aussi l'amende dans de telles circonstances.

Les transporteurs auront un dossier, à l'instar des automobilistes du Québec, et les points de démerite qui pourront leur être retranchés varieront selon la taille de leur flotte. « Nous avons été consultés sur l'ensemble de ces points et je dois avouer, quant à l'essentiel, que nous approuvons la démarche du ministre, dit **Louis Fahndrich**, vice-président aux communications de l'Association du camionnage du Québec.

Cette dernière avait dénoncé l'inertie gouvernementale voilà quatre ans. Parallèlement, les budgets d'entretien ont été haussés et on espère qu'en mettant les bouchées doubles d'ici cinq ans, la situation du réseau routier sera moins déplorable. On ne se leurre pas quand même, le retard accumulé étant tellement vaste.

En juin, **Marc-Yvan Côté** devrait annoncer un programme de deux milliards sur dix ans uniquement destiné à la région de Montréal et portant sur l'entretien du réseau routier et du système de transport public.

### La province, oubliée?

Quant aux autres coins de la province, au ministère, on n'en souffle pas mot. On peut imaginer ce qui en coûtera pour le res-

**Pour rejoindre 290 000 candidats qualifiés!**

**LES AFFAIRES**

**(514) 842-6491 poste 299**

## province:

te de la province: le rapport Middlemiss favorisait un programme de restauration qui aurait additionné 63,9M\$ annuellement au budget du ministère. Sur cette somme, il suggérait d'en allouer 62,1 M\$ à l'extérieur de Montréal!

A l'inverse, pour l'entretien des structures, le comité conseillait de voter une allocation supplémen-

taire de 14M\$ par année dont 10M\$ pour la seule région de Montréal. La majeure partie des 2 745 ponts sur rivières et ponts d'étagements qui ont été construits de 1956 à 1967 sont localisés sur le réseau autoroutier de ce territoire.

**RAYMOND  
PRINCE**

### Plus d'une route sur deux en mauvais état

■ En 1986, on estimait que 42% des autoroutes, 50% des routes principales et 58% des routes régionales étaient en deça des seuils fixés par les normes de qualité.

Ces portions du réseau additionnées ensemble forment un circuit de 11 400 kilomètres! Et malgré que depuis ce temps les gouvernements aient été sensibilisés à l'impact d'un entretien négligé des routes, on n'oserait guère avancer que leurs efforts ont ramené ces taux à un plus faible niveau. D'ailleurs, au moment où ces statistiques étaient dévoilées, leurs auteurs avouaient que déjà elles n'étaient plus justes tellement le réseau routier s'abîmait rapidement.

C'est partout donc, au Québec, que le malade a mal! Plusieurs types de mesures servent à déterminer la qualité des routes. Parmi celles-ci, la profilométrie et le rebondissement sont celles auxquelles on fait le plus souvent référence. Ces mesures permettent d'évaluer annuellement l'état général de la chaussée et sa capacité portante moyenne.

Selon ces méthodes scientifiques de calcul reconnues, le pourcentage des routes répondant aux

normes de qualité a augmenté jusqu'en 1980-1981 pour fléchir graduellement dans les années qui ont suivi.

La profondeur des ornières et le degré de fissuration du pavé sont d'autres indicateurs de la qualité des routes. Or, depuis 1984, on a constaté l'apparition d'orniérage sévère double et triple. Ce nouveau phénomène n'a d'ailleurs pas épargné les chaussées relativement jeunes. Un relevé portant sur 816 km de l'autoroute 20, entre Rivière-du-Loup et Montréal, exécuté au printemps 1986, démontrait que 16% du tracé présentait de l'orniérage sévère - profondeur de 10 mm - et un autre 8% était affecté par des ornières multiples.

Les études préliminaires relient ce nouveau phénomène à la conjugaison de plusieurs facteurs: augmentation des charges transportées sur le réseau routier, les difficultés à contrôler les charges, l'utilisation de ciment asphaltique à degré de pénétration plus élevé au cours des dernières années afin de réduire la fissuration (sic) et l'utilisation de plus en plus fréquente des pneus radiaux par les transporteurs lourds.



Au Québec, 11 400 kilomètres de routes ont besoin de travaux!

## Suivez leur piste.

*TRANSCAD: logiciel intégré de répartition assistée par ordinateur. Pour savoir en tout temps, pour dire à tout moment, «où-quand-comment». Une solution intégrale de National Mobile Radio Communications.*

*Pour plus de renseignements, communiquez sans frais avec notre Service des ventes.  
De Montréal: (514) 345-1444  
De Québec: (418) 687-2031  
De l'extérieur: 1 800 363-2655*



**National Mobile  
Radio Communications**

Membre des Entreprises Bell Canada

## Les cahiers spéciaux à venir dans le journal LES AFFAIRES en

# 1988



- 2 juillet — Technologies: Les télécommunications
- 9 juillet — Santé et sécurité au travail
- 16 juillet — Vaudreuil-Soulanges
- 30 juillet — Industrie pharmaceutique
- 6 août — Technologies: Industries aéro-spaciales
- 13 août — Formation et perfectionnement
- 20 août — L'agro-alimentaire
- 27 août — Financement de l'entreprise
- 3 septembre — Technologies: L'industrie mondiale de l'informatique
- 3 septembre — Ameublement et équipement de bureau
- 10 septembre — L'image d'entreprise
- 17 septembre — Le monde des affaires
- 24 septembre — Les assurances
- 1 octobre — Technologies: Nouvelles tendances de l'informatique
- 8 octobre — Voyages d'affaires
- 8 octobre — Ville de Granby
- 15 octobre — Semaine de la P.M.E.
- 15 octobre — Service des rapports annuels
- 22 octobre — Franchises et regroupements
- 29 octobre — Exploration minière
- 5 novembre — Technologies: L'industrie québécoise de l'informatique
- 5 novembre — Ville de Laval
- 12 novembre — Planification fiscale de fin d'année
- 19 novembre — Les sociétés-conseils
- 26 novembre — Vacances hiver 1988
- 3 décembre — Technologies: La micro-informatique
- 10 décembre — L'industrie des communications

Pour réserver votre espace publicitaire ou obtenir plus d'information, veuillez communiquer avec votre représentant ou Normand Bergeron, au:

(514) 842-6491

Les objectifs du plus important transporteur privé Québécois: réduction de la dette et stabilité  
**La fusion de Brazeau, Expéditex et Cabano**

■ L'intégration du Groupe Brazeau et d'Expéditex au sein de Cabano Expéditex (MTL, 2,80\$) est virtuellement complétée. La fusion ne s'est pas faite sans douleur, reconnaît le président, **Reno Emond** et il a fallu, entre autres, abandonner pour l'instant l'objectif de réduire de 40% le personnel administratif de la nouvelle entité. Néanmoins, de 800, le nombre d'employés a été abaissé à un peu plus de 500. Et l'harmonisation des systèmes comptables pose encore problème.

Se retrouver à la tête, du jour au lendemain, de la plus importante compa-

gnie de camionnage au Québec, avec 2 400 employés, n'a guère changé

la vie de Reno Emond. «Le changement majeur, je dirais, c'est la soudaine

attention que me portent les médias.»

Avant leur acquisition par Cabano d'Anjou en 1987, Brazeau et Expéditex figuraient premier et troisième, respectivement, au classement des transporteurs québécois. L'initiative de Cabano d'Anjou, alors cinquième transporteur québécois, avait surpris. C'est plutôt l'ampleur des déficits enregistrés par ces géants en 1986 qui avaient fait sourciller les observateurs.

La digestion de ces deux compagnies qui déclaraient, pour cet exercice, des pertes avant impôts de 9M\$ et 1,1M\$ n'allait pas donner des crampes d'estomac à Cabano Expéditex?

Lorsqu'elle a fait un second appel public à l'épargne, le 12 février dernier, l'entreprise indiquait dans son prospectus qu'elle visait un bénéfice net de 1 987 M\$ (0,42\$ par action) pour l'exercice se terminant le 30 avril 1988. Le dernier rapport intermédiaire disponible faisait état d'un bénéfice net de 1 242 M\$ (0,29\$ l'action) pour les 36 premières semaines de l'année. Sans l'admettre ouvertement, René Emond laisse implicitement percevoir que ce seuil ne sera pas atteint.

«Les mois d'hiver sont toujours difficiles dans notre domaine», laisse-t-il tomber. Or il est toutefois inébranlable en ce qui concerne les prédictions pour l'année qui vient de s'entamer. Les profits devraient largement venir gonfler les coffres de la compagnie et atteindre 1,05\$ comme le projetait le prospectus de février dernier.

Entreprise qui a emprunté depuis ses débuts la voie des acquisitions pour s'étendre - on recense 14 acquisitions avant l'inscription en bourse -, Cabano Expéditex est entrée dans une ère nouvelle.

«Plus question d'acquisition pour nous; il faudrait vraiment quelque chose de fort alléchant pour que nous soyons tentés. Nos projets visent à stabiliser notre organisation et à réduire notre dette», commente Reno Emond qui a déménagé ses pénates à l'ancien siège de Brazeau, à Ville Saint-Laurent. C'est cette succursale, parmi tous les points de services de Cabano Expéditex, qui connaît le plus fort volume d'activités.

**Une flotte à rajeunir**

Des véhicules sillonnent encore les territoires desservis avec les couleurs et les sigles de Brazeau, d'Expéditex et de Cabano d'Anjou. «L'uniformisation de notre image nous coûterait de 4M\$ à 5M\$, remarque monsieur Emond, et ce travail n'est pas considéré comme une priorité.» Au fur et à mesure que la flotte sera renouvelée apparaîtront les nouvelles couleurs de Cabano Expéditex.

Déjà depuis la fusion, 25% de l'équipement roulant a été rajeuni; 3M\$ ont été injectés à ce niveau, principalement



Le président de Cabano Expéditex, Reno Emond, plus l'acquisition d'autres compagnies devant à stabiliser son organisation et sa société.

CABANO EXPEDITEX EN UN CLIN D'OEIL	
Siège social.....	Rivière du Loup
Chiffre d'affaires.....	28M\$ en 1987
Nombre d'employés.....	2 400
Genre d'activités.....	transport général de marchandises
Principaux marchés.....	Québec, Ontario, Maritimes
Principaux actionnaires.....	Réal et Reno Emond
Date de fondation.....	1957

Tableau: LES AFFAIRES

**CAMIONS**  
Mercedes - Benz



**NE VOUS LAISSEZ PAS INFLUENCER PAR LE NOM...**





**... NOS PRIX SONT BONS.**

EXEMPLE:  
\$29,975 POUR UN CAMION PORTEUR DE 26,000 LBS MTC MODÈLE L1117/48

**GARANTIE**

La garantie Mercedes-Benz vous donne 18 mois de protection de base sur votre camion et 36 mois ou 160,000 km (le premier atteint) sur le moteur et le groupe propulseur, incluant 100% du coût des pièces et de la main-d'oeuvre.



**CAMIONS FREIGHTLINER M.B. MONTRÉAL INC.**  
 5830 Côte de Liesse  
 Ville Mont-Royal, Québec H4T 1B1  
 Tél.: (514) 738-5252

9301 boul. Ray Lawson  
 Ville d'Anjou, Québec H1J 1K6  
 Tél.: (514) 352-8731

**La déréglementation**

Reno Emond est un peu soucieux face à la déréglementation dans le domaine des transports. «Même si la loi n'est pas encore promulguée, les camionneurs la vivent déjà un peu. Les six derniers mois me laissent croire que ce sera bien mouvementé:» apparition dans l'horizon québécois d'un nombre croissant de camions non identifiés et de nouvelles bannières qui viennent surtout del'Ontario.

Le volume de marchandises transportés est resté stable mais beaucoup de joueurs s'ajoutent. «Toronto sort avantagée de cette déréglementation puisque les manufactures des multinationales américaines sont là et les relations d'affaires s'y nouent au dessus de nos têtes.»

**Cours de l'action**

Le cours de l'action de Cabano a grimpé à plus de 8\$ dans les mois qui ont suivi sa première émission, pour retomber autour de 4\$ après le krach d'octobre et descendre tranquil-

te et stabilisation

# Mano ne fut pas sans peine



**Cabano Expeditex, Reno Emond, n'envie pas d'autres entreprises. Il visera dorénavant l'organisation et à réduire la dette de**

Reno Emond n'est pas du tout amer. «Compte tenu de l'accueil accordé en bourse à des compagnies aussi solides que **Paul Martin**, je pense que je n'ai pas à me plaindre du sort qu'on nous a réservé. Je dirais même que, lorsqu'elle était transigée à 4\$, notre actions était à sa juste valeur.»

Le président de Cabano Expeditex n'a pas perçu la chute du titre comme un signe de pessimisme des analystes devant l'acquisition du Groupe Brazeau et Expeditex.

## Des économies d'échelle

En février dernier, Cabano Expeditex a complété son deuxième appel public à l'épargne en émettant 1 000 050 actions à 4\$; 987 de ses employés en ont acheté 334 520 unités. Parallèlement, le **Fonds de solidarité** des travailleurs du Québec investissait 2M\$ en retour d'actions privilégiées convertibles et rachetables et Cabano Expeditex

émettait pour 3M\$ de débentures non garanties et non convertibles à la **Corporation de gestion La Vérendrye**, les anciens actionnaires du Groupe Brazeau.

« Les 9,2M\$ que nous avons recueillis ont servi à réduire notre dette bancaire à court terme », d'expliquer **Gilles Lefrançois**, vice-président exécutif. L'entreprise a réduit de 55 à 36 le nombre de ses terminus et a réussi à en vendre neuf pour la somme de 9,4M\$.

« Il y a également de l'intérêt pour ceux qui restent », affirme M. Lefrançois. L'argent perçu par ce biais a été utilisé pour réduire la dette à long terme. Globalement le service de la dette représente 3.5 fois l'avoir des actionnaires. Nous serions satisfaits de ramener cette statistique à trois, une référence fort acceptable dans l'industrie du camionnage », de dire le vice-président exécutif.

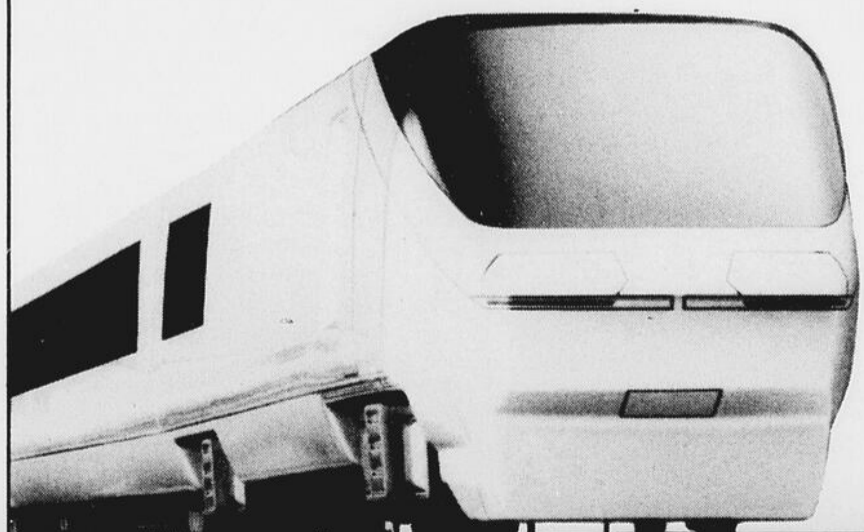
**RAYMOND PRINCE**



Des véhicules sillonnent encore les territoires desservis avec les couleurs et les sigles de Brazeau, d'Expeditex et de Cabano d'Anjou. Au fur et à mesure que la flotte sera renouvelée apparaîtront les nouvelles couleurs de Cabano Expeditex.

lement à 3\$ récemment. Le titre avait été émis à 5\$ en décembre 1986.

## L'AVENIR MIS AU PRÉSENT



**Bombardier Inc.**  
Division du transport en commun

1350, rue Nobel  
Boucherville, Québec J4B 1A1  
Telephone (514) 655-3830 Telex 055 61576  
Belinographe (514) 655-4257

## 5 000 \$ en bourse

Étape importante de votre cheminement de carrière, un «**PRIX RELÈVE D'EXCELLENCE**» consacre votre potentiel exceptionnel.

Âgé d'au plus 35 ans et diplômé HEC, vous avez à votre actif des réalisations d'importance et recherchez la reconnaissance publique de vos mérites.

Posez votre candidature avant le **30 juin 1988** dans une ou plusieurs des cinq catégories suivantes:

- organisme public ou parapublic
- organisme à but non lucratif (temps plein ou partiel)
- entrepreneur
- PME (chiffre d'affaires annuel inférieur à 15 000 000 \$)
- grande entreprise

Chaque lauréat se verra remettre un trophée et une bourse de 1 000 \$ lors d'un petit-déjeuner le 21 octobre prochain au «Grand Hôtel».

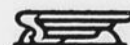
Obtenez votre questionnaire de mise en candidature en appelant au (514)340-6028.

### Parrains d'honneur:

Gouvernement du Québec  
Ministère de l'Industrie et du Commerce

**BANQUE NATIONALE**

**ALCAN**



LES DIPLÔMÉS HEC

## PRIX RELEVÉ D'EXCELLENCE 88

**Président d'honneur:**  
**M. Pierre Shooner**  
Président  
et Chef de l'exploitation  
du Groupe Coopérants

**Président du jury:**  
**M. Guy Bonneau**  
Président  
Artopex International Inc.

**Membres du jury:**  
**M. Raymond Chaussé**  
Professeur  
École des Hautes Études  
Commerciales

**Mme Paule Doré**  
Directrice Générale  
Chambre de Commerce  
de Montréal

**M. Yves Gougoux**  
Président et Chef de la Direction  
Le Groupe BCP

**M. Gilles Labbé**  
Vice-Président  
Administration et Finances  
Héroux Inc.

**M. Yves Lacaille**  
Président Directeur Général  
Lacaille, Ouellette Inc.

**M. Jean La Couture**  
Président Directeur Général  
Le Groupe Mallette

**M. Michel Leblanc**  
Président et Chef de la Direction  
Inter-Canadien

**Mme Nicole Sauvé**  
Vice-Présidente  
Administration et Finances  
Via-Rail

**M. Serge Therrien**  
Éditeur délégué  
Journal Finance

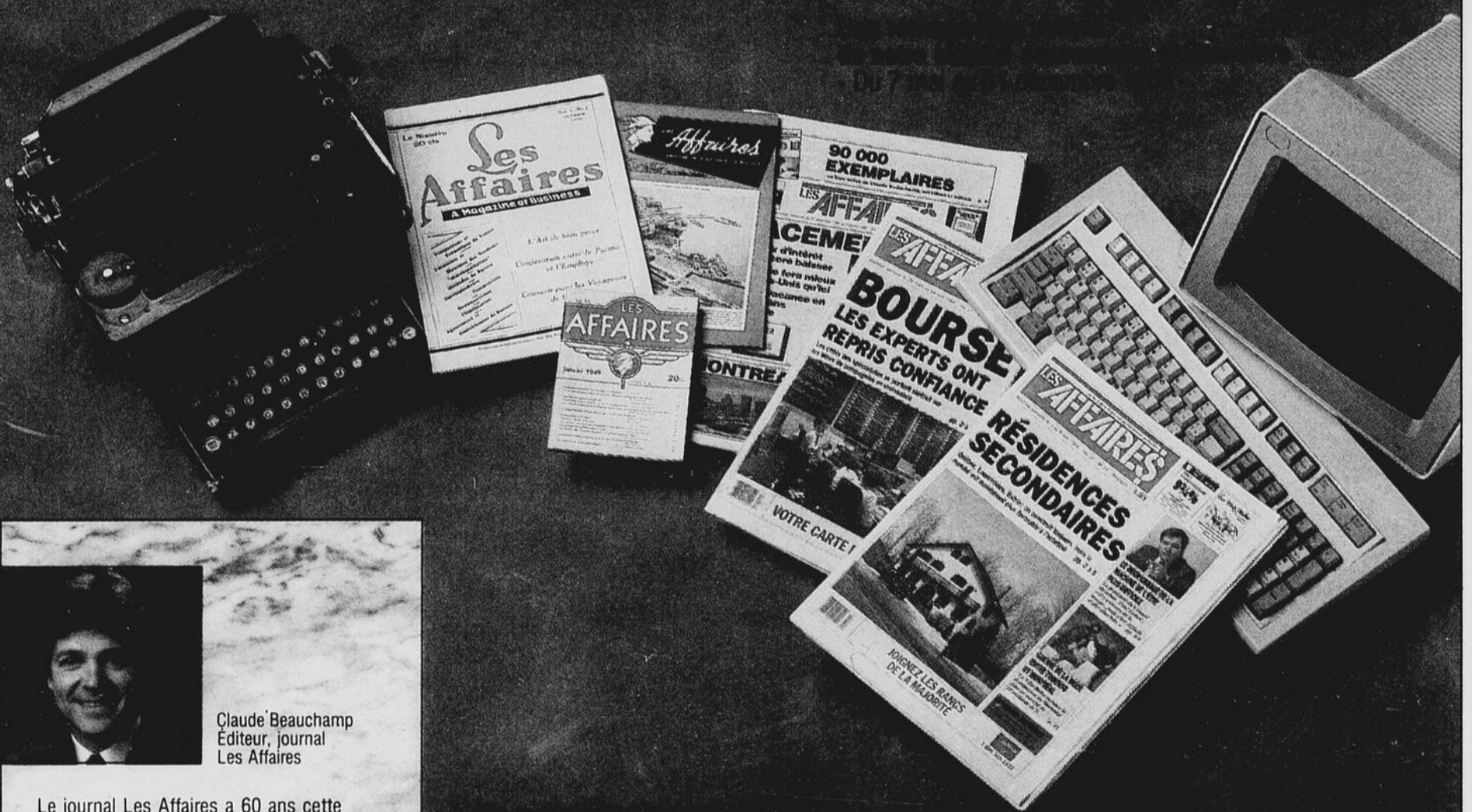


# 60

1928 • 1988

## D'AFFAIRES

### Vivez avec nous 60 ans d'Affaires



Claude Beauchamp  
Éditeur, journal  
Les Affaires

Le journal Les Affaires a 60 ans cette année.

Il était important pour nous de souligner cet anniversaire mémorable de façon éclatante. C'est pourquoi nous avons pensé vous offrir, au cours des prochains mois, une rétrospective condensée de l'histoire des 60 dernières années d'affaires au Québec à travers la chronique «60 ANS D'AFFAIRES AU QUÉBEC».

Ce n'est pas tout. Nous couronnerons cette année historique en publiant un numéro hors-série du journal Les Affaires: «Le Sommet de l'Avenir».

Cette édition spéciale mettra en évidence des gens qui ont pensé, influencé ou carrément «fait» notre économie contemporaine. «Le Sommet de l'Avenir» nous fera partager avec eux et elles leur vision des réalités économiques de demain.

Voilà un menu unique qui saura intéresser nos lecteurs et lectrices.

■ **Transports Provost** se concentrera dans le transport en vrac des produits chimiques et dans le transport par hélicoptères.

Le transporteur de Ville d'Anjou, le premier au Canada dans le créneau chimique, s'est retiré de la vente de camions et du nettoyage de l'environnement après avoir effectué une étude de planification stratégique en 1985. Si le transport par hélicoptères ne s'était pas avéré aussi intéressant, il est fort probable que sa filiale **Hélicoptères Viking** aurait aussi été abandonnée, précise **Renald Schmidt**, président et chef exécutif de **Corporation Provost**, groupe qui contrôle la compagnie de transport Provost.

Provost s'est intéressé au secteur du transport par hélicoptères en 1979 en faisant l'acquisition des hélicoptères **La Vérendrye**. Une étude démontrait alors que ce type de transport était grandement en demande au Québec. Utilisés sur les sites des méga-projets, les services d'hélicoptères ont vu leur demande s'accroître au Québec avec la poursuite des projets hydro-électriques. C'est pourquoi les hélicoptères sont plus uti-

## Transports Provost, élagué, concentre ses activités

lisés au Québec qu'en Ontario.

L'acquisition, en 1981, de **Viking Helicopters**, une compagnie d'Ottawa, a permis à Provost d'étendre ses services à l'ensemble du Canada. Cette entreprise est aussi présente en Afrique, où ses services sont utilisés par des clients américains comme **Exxon**, **Mobil** et **Chevron** qui y font de l'exploration pétrolière.

Enfin, Provost achetait l'an dernier son principal concurrent au Québec dans ce secteur, les hélicoptères **TransQuébec**. La compagnie accéda ainsi au deuxième rang chez les transporteurs par hélicoptères au Canada. Elle a 70 appareils en service.

En plus des revenus d'exploitation, explique **M. Schmidt**, cette activité génère des profits de l'appréciation des appareils avec les années. Le prix d'un hélicoptère usagé peut facilement doubler en quelques années. Par exemple, un hélicoptère **MOGR Lama**, vendu 250 000\$ en 1981, vaut

aujourd'hui plus de 700 000\$.

Comme avantage que Provost tire de sa double vocation de transporteur, en outre, la compagnie utilise ses l'hélicoptère pour des vols de surveillance afin de s'assurer de la prudence des chauffeurs de ses camions-citernes. Évidemment la nature dangereuse des matières qu'ils transportent oblige à de telles précautions. Provost n'a déploré aucun accident majeur depuis plus de dix ans. Cependant, dans l'éventualité d'une catastrophe, l'hélicoptère permettrait une intervention rapide sur les lieux.

Si ces deux activités s'exploitent concurremment, à la satisfaction des propriétaires, les autres tentatives de diversifications n'ont pas donné les résultats escomptés.

Ainsi, Provost a abandonné la concession de vente des camions **Freightliner** et **Mercedes**. La récession de 1982 avait creusé les déficits prévus à cause des immobilisations

et du capital importants, indispensables à ce genre d'activité. De plus, la compagnie jouissait déjà de remises intéressantes pour ses propres achats de flotte, si bien que l'exploitation d'une concession n'apportait même pas d'avantages significatifs à ce chapitre.

Par ailleurs, Provost s'était engagé en 1983

dans le nettoyage de l'environnement avec l'achat d'**Environcorp**. Encore là, on a réalisé que les équipements requis devaient être nombreux et spécialisés. La division a été vendue récemment à **Sanivan**.

Le réalignement de l'entreprise ne signifie pas un temps d'arrêt. « On contemple deux acquisitions pour le moment.

Cela étendrait notre champ d'opération et nous procurerait la possibilité d'un regroupement de nos activités», affirme **M. Schmidt**. Il précise que les acquisitions envisagées concernent le transport routier en vrac, ce qui est davantage associé à la vocation originale de Provost Transport. Une des deux transactions amènerait Provost à prendre le contrôle d'une entreprise américaine pour la première fois.

**VALLIER**

**LAPIERRE**

### Le travail dans l'ombre de Provost

■ **Transport Provost** est peu connue pour une compagnie d'une telle importance. Probablement que cette situation est attribuable au fait que le transporteur soit resté privé et que ses services ne s'adressent pas au public mais essentiellement à d'autres entreprises.

Provost est le 2e au Canada et le 4e en Amérique du Nord dans le transport des produits chimiques en vrac. Les liquides corrosifs comme l'acide sulfurique, les liquides inflammables comme le soufre fondu ou les produits pétroliers,

les gaz comprimés inflammables et les gaz comprimés toxiques sont les cinq familles de produits responsables de 80% du volume d'affaires du transporteur.

Les activités spécialisées ont commencé en 1950. Provost, alors un transporteur général important, avait obtenu la confiance de quelques compagnies pétrolières.

La compagnie n'a cessé par la suite de se spécialiser dans ce créneau, ou elle a innové constamment, en devenant fabricant, au besoin, comme ce

fut le cas pour les citernes de plastique renforcées de fibre de verre.

Provost a développé aussi d'autres applications, maintenant répandues dans l'industrie. En 1959, elle a mis au point un système pneumatique sous pression pour le transport en vrac de produits secs comme le sucre ou le ciment. Elle a introduit en 1975, le transport avec des citernes à quatre essieux, qui permettent des charges plus lourdes et une diminution de la fréquence des voyages et des chances d'accident.

## LIMOCAR UN SUCCÈS TOUT TRACÉ!

**LIMOCAR** est une entreprise dynamique de transport terrestre de personnes qui est actuellement en voie de devenir un des leaders canadiens grâce à ses performances.

Animée d'une politique expansionniste alliée à un partnership de qualité, **LIMOCAR** se spécialise dans divers secteurs du domaine des transports: urbain, interurbain, nolisé, scolaire, adapté, ateliers d'entretien mécanique, agences et grossistes en voyages organisés.

Les compagnies faisant partie intégrante de **LIMOCAR** sont: Autobus de l'Estrie inc., Autobus G. Ashby ltée, Autocar Lessard, Autobus Durocher (1984) inc., Autobus scolaire ASM Mauricie inc., Mécano-bus de l'Estrie, Agence de voyages Bellevue, Limocar Laurentides, Limocar Tours.



**LIMOCAR INC.**

1075, rue Talbot  
Sherbrooke, QC  
J1G 2P3  
(819) 566-7828



**Le temps est au beau fixe, sauf pour une dizaine de transporteurs au Québec**

Le gouvernement fédéral est le plus important employeur dans le secteur des transports. Parmi les cinq plus importantes sociétés de transport exploitant au Québec, quatre sont des sociétés de la couronne. L'autre est municipale. Celles-ci embauchent la moitié des employés des 30 plus importantes entreprises de transport recensées dans notre tableau.

Le portrait général est plutôt maussade. Les entreprises qui connaissent une progression tangible de leur chiffre d'affaires

sont minoritaires. Et au chapitre de l'emploi, la plupart des compagnies sont au beau fixe. La Société canadienne des postes embauche 500 employés de moins au Québec. Le CN, 1 400. Tout de même, Via Rail embauche 1 000 employés de plus.

Cabano-Expéditex se retrouve à la tête des entreprises privées québé-

coise de transport, suite aux acquisitions de Brazeau et d'Expéditex. Néanmoins, la compagnie traverse une période de rationalisation qui a réduit le personnel total du groupe, qui passe de 3 500 à 2 400.

Canadien International connaît une progression fulgurante de son chiffre d'affaires total, qui passe de 351,5M\$ à presque deux milliards, suite à de

nombreuses acquisitions. Le nombre d'employés au Québec reste cependant relativement stable, à 1 400.

Groupe Robert a vu son chiffre d'affaires progressé de 71M\$ à 85,5M\$, dont le tiers est réalisé au Québec.

Nationair, poursuit sa croissance phénoménale. Son chiffre d'affaires est

passé de 25M\$ en 1985 à 60M\$ en 1987. Le nombre de ses employés au Québec a plus que doublé, atteignant 560.

Limocar, l'entreprise s'étant mérité le prix d'excellence de la Semaine du Transport en 1987, connaît aussi une progression remarquable. La compagnie de Sherbrooke est maintenant au deuxième rang des voituriers au Québec, derrière Voya-

geur (Groupe CSL) et est à surveiller. Elle a augmenté du tiers le nombre de ses employés en 1987, dans un marché, celui de l'autocar, en décroissance.

Groupe Thibodeau a vu son chiffre d'affaires presque doubler, passant de 18,2M\$ à 27M\$.

Enfin, Socanav, après l'acquisition de Sumabus, a vu le nombre de ses employés passer de 255 à 316 et son chiffre d'affaires de 30M\$ à 43,5\$.

**NORMAND SAINT-HILAIRE**

**LES ENTREPRISES DE TRANSPORT AU QUÉBEC**

Rang/empl. Québec	Nombre d'employés au Québec		Nombre d'empl. Canada	NOM DE L'ENTREPRISE (fin d'exercice) (territoires desservis)	rang/revenus totaux 87	Revenus totaux		Revenus au Québec		Actifs totaux		Actifs au Québec		FILIALES	PRINCIPAUX ACTIONNAIRES	
	87	86				87	87 (000\$)	86 (000\$)	87 (000\$)	86 (000\$)	87 (000\$)	86 (000\$)	87 (000\$)			86 (000\$)
1	1	16 000	16 800	73 000	CANADIEN PACIFIQUE 87/12/31 47 pays	1	12 208 600	15 020 077	n.d.	n.d.	18 000 700	17 698 706	n.d.	n.d.	CP Rail, CP Hôtels, CP Camionnage, CP Télécommunications, Soo Line Corp., CIP	Actionnaires multiples
2	2	14 104	14 630	60 975	SOCIÉTÉ CANADIENNE DES POSTES 87/03/31 Québec: 903 bureaux, Canada: 7800	4	2 971 000	2 758 000	n.d.	n.d.	2 628 000	2 452 000	n.d.	n.d.	aucune	Gouvernement du Canada
3	3	9 600	11 000	50 800	CANADIEN NATIONAL 87/12/31 Canada, E.-U., Europe, Asie	2	4 784 100	4 803 385	444 700	428 400	7 593 600	7 842 000	n.d.	n.d.	Comm. CN, Immeubles CN, CANAC International, Grand Trunk Corp.	Gouvernement du Canada (100%)
4	4	8 500	8 500	21 760	AIR CANADA 87/12/31 Partout dans le monde	3	3 131 100	2 885 200	n.d.	n.d.	3 084 800	2 922 000	n.d.	n.d.	Touram, En Route, Air B.C., Air Ontario, Air Alliance, Commuter Express, Air Nova, etc.	Gouvernement du Canada (100%)
5	5	7 963	7 900	7 963	S.T.C.U.M. 87/12/31 Communauté urbaine de Montréal	8	488 000	465 301	488 000	465 301	572 000	568 181	572 000	568 181	aucune	Société parapublique
6	7	3 981	2 863	7 172	VIA RAIL CANADA 87/12/31 Toutes les régions du Canada	6	714 669	670 575	175 094	152 612	953 921	970 628	n.d.	n.d.	aucune	Gouvernement du Canada (100%)
7	6	2 400	3 500	3 000	CABANO EXPEDITEX 88/04/30 Québec, Ontario, Maritimes	11	148 000	160 000	93 000	n.d.	138 787	142 318	120 000	41 000	Tr. d'Anjou, Expeditex, Brazeau, Hamel, McNeil McGrath, Brazeau Int'l, etc.	Reno et Réal Emond (51%), Alfred Hamel (9%)
8	8	1 627	1 600	3 300	GRUPE DE TRANSPORT GTL 87/12/31 Québec, Ontario, Etats-Unis	-	n.d.	169 280	n.d.	n.d.	n.d.	128 385	n.d.	n.d.	Glengarry Transport, Intrabec, Citernes Queensway, XTL, Visway, Intercan (78,7%), etc.	Famille Lefebvre (100%)
9	9	1 430	1 350	1 430	SECUR 87/12/26 Prov. de Québec, région d'Ottawa	18	40 000	36 000	40 000	36 000	25 000	27 000	25 000	27 000	aucune	Mouvement Desjardins (100%)
10	10	1 400	1 266	13 787	CANADIEN INTERNATIONAL 87/12/31 Amérique, Europe, Asie	5	1 890 946	351 574	n.d.	n.d.	1 989 224	946 171	n.d.	n.d.	Treasure Tours Canada, Trans Pacific Tours, Groupe Gemini (50%)	Pacific Western Airlines Corporation (100%)



**Et nous n'y allons pas par quatre chemins.**

ACE est le seul transporteur maritime qui offre un service impeccable de livraison directe depuis le centre du Canada jusqu'à destination de Terre-Neuve.

**ACE:**  
**LE SEUL accès direct à Terre-Neuve**

**ACE**  
LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT MARITIME ACE INC.

Montréal (514) 284-9688  
Toronto (416) 363-3455  
St. John's (709) 722-6280  
Corner Brook (709) 634-2079

**EN "QUÊTE" ... d'un meilleur rendement?**

Chaque année, l'industrie du transport accuse des pertes considérables dues aux fraudes. Enrayez-les:

- Investigation générale
- Accident de travail (absence prolongée)
- Fraude (chèques frauduleux, vol)
- Vandalisme

la GARANTIE d'un résultat insoupçonné!

**BUREAU DE DÉTECTIVES MONTREAL INC.**

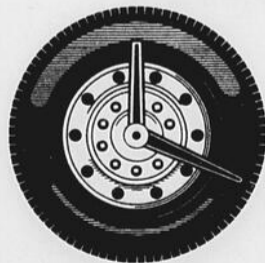
4 Notre-Dame Est Suite 505 Montreal 874-4060

## LES ENTREPRISES DE TRANSPORT AU QUÉBEC

Rang/ empl. Québec	Nombre d'employés au Québec		Nombre d'empl. Canada	NOM DE L'ENTREPRISE (fin d'exercice) (territoires desservis)	rang/revenus totaux 87	Revenus totaux		Revenus au Québec		Actifs totaux		Actifs au Québec		FILIALES	PRINCIPAUX ACTIONNAIRES	
	87	86				87	86	87	86	87	86	87	86			
11	12	1 027	1 029	1 027	C.T.C.U.Q. 87/12/31 Région de Québec	16	69 936	68 483	69 936	68 483	120 371	113 151	120 371	113 151	Transport adapté du Québec Métro	Société parapublique
12	11	960	1 053	2 240	GRUPE CSL 87/03/31 Canada, Nord des E.-U.	10	238 189	510 500	n.d.	n.d.	244 155	258 900	n.d.	n.d.	Canada Steamship Lines, Entre- prises Voyageur, Kingsway	Paul E. Martin (100%)
13	14	950	830	1 010	GRUPE ROBERT 87/08/31 Québec, Ontario, Maritimes, USA	15	85 537	71 000	30 100	25 000	56 540	48 150	50 315	42 296	Loc. Robert, Tr. Robert, Tr. Ri- gaud, Tr. Desjardins, Tr. Pla- mondon, Tr. Thetford, Tr. McMahon	Placements Claude Robert (50%)
14	13	931	909	931	S.T.R.S.M. 87/12/31 Rive sud de Montréal	19	29 900	27 000	29 900	27 000	72 000	73 000	72 000	73 000	aucune	Société parapublique
15	16	605	626	605	STE DE TRANSPORT VILLE DE LAVAL 87/12/31 Laval, Ile-Jésus	22	15 900	16 900	15 900	16 900	59 000	52 400	59 000	52 400	aucune	Société parapublique
16	17	600	600	5 000	AUTOBUS TRANSCO (DIV. DE LAIDLAW) 87/08/31 Amérique du nord	7	500 882	423 811	14 964	16 657	451 202	410 708	1 932	5 062	aucune	Canadien Pacifique (47%)
17	25	560	247	460	NATIONAIR CANADA 87/03/31 Amérique, Europe	14	95 000	65 000	60 000	45 000	45 000	25 000	45 000	25 000	Aviation Technair	Robert Obadia
18	15	504	733	1 003	CLARKE TRANSPORT CANADA 87/12/31 Principales villes du Canada	13	100 000	99 133	55 000	54 630	50 000	36 825	36 000	20 427	Clarke Transport Routier	Newfoundland Capital Corp. (100%)
19	18	480	595	485	INTER-CANADIEN 87/12/31 Québec, Labrador	12	115 493	n.d.	n.d.	n.d.	62 662	n.d.	n.d.	n.d.	Finance Québécois, Intram, Montréal Air Leasing, Conquest Tours	PWA Corporation, Avitour, Ges- tion Conifair, Placements C.M.I.
20	23	450	300	2 450	DAY & ROSS 87/06/30 Québec, Ontario, Maritimes, E.-U.	-	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	G. Gagnon ltée, Transport de l'Est	McCain Foods (100%)
21	21	435	335	435	LIMOCAR 87/06/30 6 régions du Québec	-	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	Autobus de l'Estrie, Autobus G. Ashby, Autobus scolaires ASM Mauricie, Autobus Durocher	C. St-James, M. Laroche, G. Ashby, R. Ashby, G. Gagné, D. Morin
22	22	418	320	420	GRUPE THIBODEAU 87/07/31 Québec, Ontario, Etats-Unis	20	28 000	18 220	27 000	18 220	15 100	14 729	15 100	14 729	Transport Thibodeau, Saguelac, Marcan, Pierre Thibodeau, Port- neuf, Clotrac	Lucien Thibodeau, Pierre Thibo- deau
23	19	386	381	386	C.T.C.R.O. 87/12/31 Région de Hull	24	10 651	12 942	10 651	12 942	43 840	33 379	43 840	33 379	aucune	Société parapublique
24	20	350	340	350	GRUPE GUILBAULT 87/12/31 Canada, E.-U.	20	28 000	24 500	24 500	21 500	13 000	13 000	13 000	13 000	Transport Guilbault, Sher- brooke, Larivex, Victor	J. Guilbault, P. Guilbault, M. Gi- gnac (33 1/3% chacun)
25	24	316	255	316	SOCANAV 87/06/30 Canada, Etats-Unis	17	43 515	30 062	43 515	30 062	33 047	23 363	33 047	23 363	Sumabus	Sofati (Michel Gaucher) (41,5%), Gesconav (21,7%)
26	27	210	190	210	GRUPE AUTOBUS ST-EUSTACHE 87/06/30 Montréal, Rive Nord	26	7 770	7 098	7 770	7 098	7 151	5 944	7 151	5 944	Affiliées: Larose-Paquette, Trans-Nord, St-Eustache, Blain- ville, Val-Nord, Loc. Trans-Nord	Jean-Paul Larose (99%)
27	26	202	230	202	TRANSPORT MCCALLUM QUEBEC 87/12/31 Québec, N.-B., N.-E., Ontario	-	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	aucune	Transco (USA) (100%)
28	29	150	145	150	TRANSPORT RPR 87/12/31 Cantons de l'Est	23	12 100	11 400	12 100	11 400	7 400	6 900	7 400	6 900	Créations Le Bronzier (fonde- rie); AVM, Magog Express, Location Bagot	Rosaire Raymond (49%), Paul Raymond (49%), Fernand Ray- mond (2%)
28	28	150	150	150	GRUPE THEBERGE 87/12/31 Bas-du-Fleuve, Rimouski	25	10 300	9 520	10 300	9 520	7 500	6 696	7 500	6 696	Transport Théberge, Location Thebex, Transport Y. Théberge	M.A. Théberge, J.L. Gagnon, 4 cadres supérieurs
30	30	132	137	145	FEDNAV 87/12/31 (Taux de conversion 1,30\$ CA)	9	399 100	278 200	180 113	172 095	678 232	818 970	123 405	138 663	aucune	Famille Pathy

Tableau: LES AFFAIRES - Renseignements colligés par Céline Gélinas

## "L'IMPORTEMP!"



Dans le domaine de l'IMPORT-EXPORT, «L'IMPORTEMP!» pour vous, c'est d'éviter les pertes de temps et les erreurs coûteuses.

Pour nous, «L'IMPORTEMP!» c'est de vous faire profiter de notre longue expérience.

En Amérique du Nord, le commerce est régi par de nombreuses lois et formalités. STARBER a toujours su s'adapter rapidement à ce monde en constante évolution.

Confiez «L'IMPORTEMP!» à nos experts!

Depuis plus de 60 ans, "L'IMPORTEMP!" c'est...

**starber**  
INTERNATIONAL INC.

Courtiers en douane et transitaires internationaux

Siège social 410 St-Nicolas, Montréal (Québec) H2Y 2P5  
Tél.: (514) 285-1500 • Service 800: 361-5147 • Télex: 05-25176 • Télécopieur (514) 845-1581  
Filiales et succursales à travers le Canada

mc **Gill**

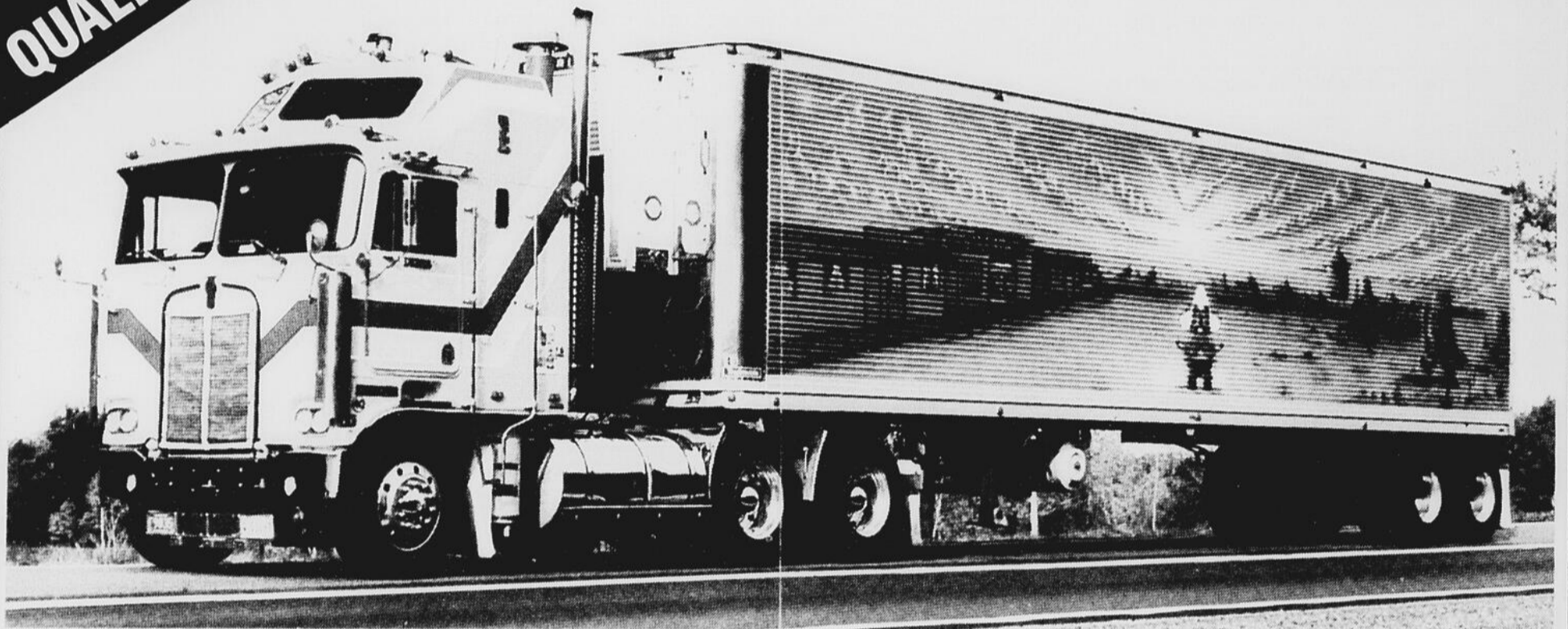
**Transport McGill (1987) Inc.**  
1205 Pitfield, St-Laurent  
H4S 1G3

- Transport Général
- Montréal, Métropolitain
- Service 24 heures
- Service spécial même jour
- Répartition par radio

**LEVÉE: 336-0690**

**SGT  
ST-GERMAIN  
TRANSPORT  
VOUS OFFRE  
QUALITÉ, RAPIDITÉ ET DISPONIBILITÉ**

Vous dirigez une entreprise dynamique et vous devez régulièrement expédier vos marchandises ou recevoir les matières nécessaires à votre production. Pour un fonctionnement optimal de votre entreprise il vous faut donc les services d'un transporteur efficace.



## **La compagnie ST-GERMAIN TRANSPORT LTÉE**

est le transporteur de marchandises dont vous avez besoin. Nous vous offrons les meilleurs services à des prix très très compétitifs. Service direct Canada-USA, d'un océan à l'autre.

Pour vous, nous possédons une flotte imposante de plus de 700 unités toujours à votre disposition. Nous avons les permis nécessaires permettant de vous donner un service local, extra-provincial et international; nous connaissons le territoire que constitue votre marché desservi. Nos camions parcourent le CANADA en entier ainsi que tous les ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE, ils passent chez vous chaque jour.

Nous sommes prêts à vous servir n'importe quand, nos camions roulent 7 jours sur 7. Alors, **POURQUOI ATTENDRE PLUS LONGTEMPS?** Appelez-nous tout de suite et nous vous prouverons que nous offrons un service de qualité, nous connaissons vos besoins, nous sommes là pour les satisfaire dans les meilleurs conditions, avec SGT vous êtes gagnant sur tous les points.

**ST-GERMAIN TRANSPORT LTÉE**

Siège Social  
SORTIE 170, ROUTE TRANSCANADIENNE  
ST-GERMAIN DE GRANTHAM, P. QUÉBEC  
(819) 395-4216  
1-(800) 567-8546  
pour Québec & Ontario  
1-(800) 567-9490  
pour les États-Unis  
FAX NO.  
819-395-2924