

Action

 Canada • France

DOSSIER TRANSPORTS

Canada, France, Europe

CALENDRIERS

ACTUALITÉ COMMUNAUTAIRE

PROFIL D'ENTREPRISE

Vol. 2 n° 3
3^{ème} trim. 1993
2,95 \$

Revue de la Chambre de
Commerce Française
au Canada



La pertinence d'une vision globale.

Formidable pont bancaire entre les continents, le Groupe BNP, présent dans 80 pays, rayonne par la qualité et l'excellente intégration de son réseau.

L'implantation canadienne de la Banque Nationale de Paris représente un acquis précieux pour quiconque recherche les services corporatifs ou privés d'une banque établie sur de solides assises.

Montréal : (Siège social)

Commerce International > (514) 285-6276

Clientèle Privée > (514) 285-6043

Marché Monétaire & Change Étranger > (514) 285-6267

Filiale courtage en valeurs mobilières :

BNP (Canada) Valeurs Mobilières Inc. > (514) 285-7597

Québec :

Clientèle Privée > (418) 647-3858

Toronto :

Commerce International > (416) 947-3531

Marché Monétaire &

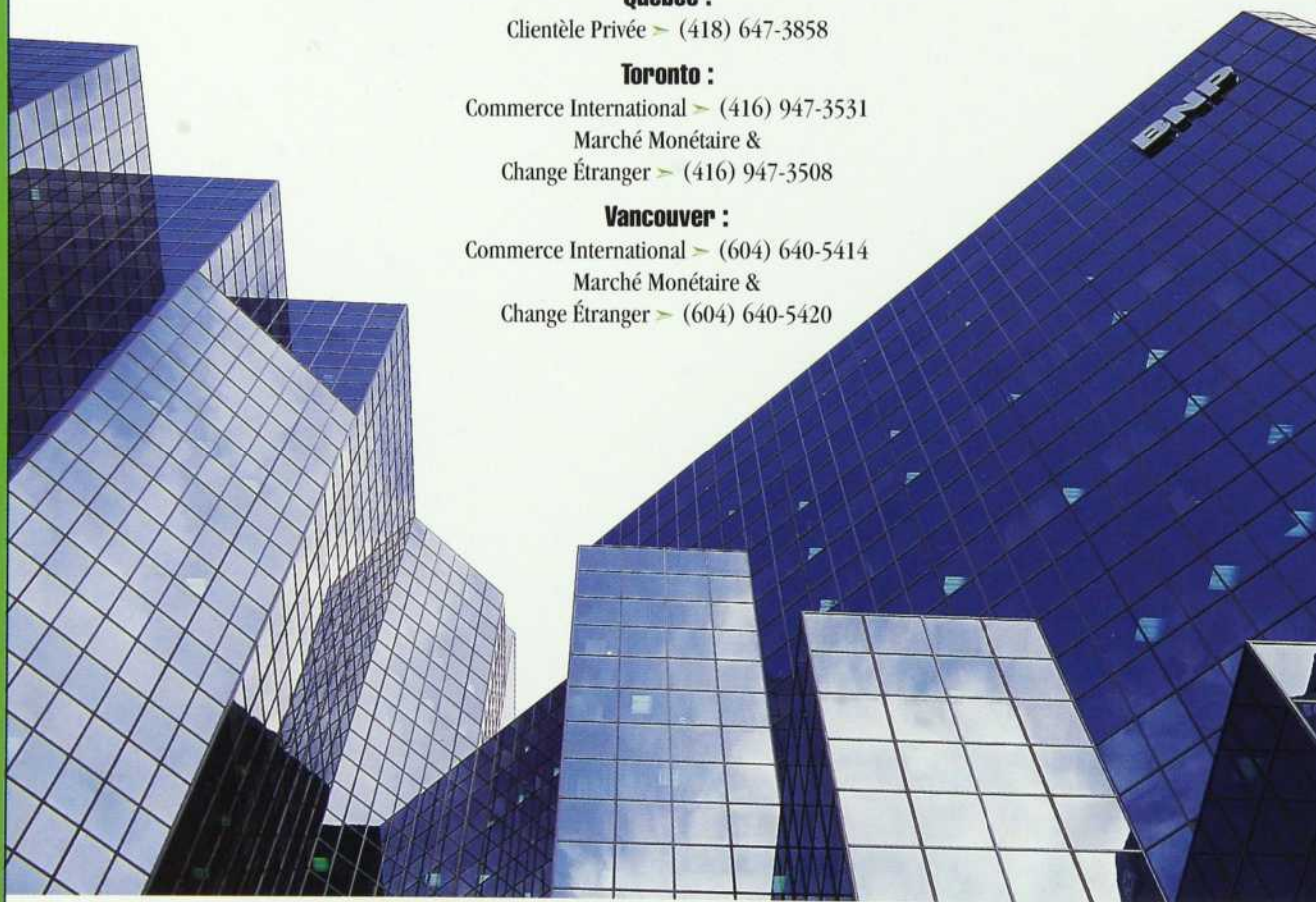
Change Étranger > (416) 947-3508

Vancouver :

Commerce International > (604) 640-5414

Marché Monétaire &

Change Étranger > (604) 640-5420



Banque Nationale de Paris (Canada)

éditorial

ACTION CANADA-FRANCE

Président du comité des publications de la C.C.F.C.:
Jean-François PICHARD du PAGE

Comité des publications de la C.C.F.C.:
Monique BROSSEAU
Gérard CARLIER
Geneviève de LA TOUR FONDUE-SMITH
Christian DUMONT
Mimi LAURENT
Michel LEMOINE
Laurent MARCHAL

Président de la C.C.F.C.:
François LEBRUN

Directeur Général de la C.C.F.C.:
Olivier LEPARC

Régie publicitaire et coordination:
Christian DUMONT
360, rue St-François-Xavier, 1^{er} ét.
Montréal (Québec) H2Y 2S8
Tél.: (514) 281-1246
Fax: (514) 289-9594

Réalisation:
MESSAGES - AGENCE CONSEIL
EN COMMUNICATION INC.

Infographie:
Jean-Paul THOUNY

Distribution:
TRAITEMENT POSTAL 2000/LMPI

ACTION CANADA-FRANCE, dont les antécédents remontent en 1886, est publié 4 fois par an par "Revue Action Canada-France Inc.", 360, rue St-François-Xavier, 1^{er} étage, Montréal (Québec), Canada H2Y 2S8, Téléphone: (514) 281-1246
Envoi de publication. Enregistrement n° 3700.
Dépôt légal: Bibliothèque Nationale du Québec.
Numéro de l'ISO (Organisation Internationale de Normalisation): CN 0318-7306.

Les articles qui paraissent dans ACTION CANADA-FRANCE sont publiés sous la responsabilité exclusive de leurs auteurs. Toute reproduction de tout ou partie d'un article n'est permise que sur autorisation et doit porter la mention habituelle « Reproduit de la revue ACTION CANADA-FRANCE »
La revue ACTION CANADA-FRANCE est répertoriée dans l'Argus des Communications et dans le CARD.
Parution: 4 numéros par an

Tirage: entre 4 500 et 6 000 exemplaires
Nombre de lecteurs approximatif: 20 000 (très ciblés)

Clientèle-type: chefs d'entreprise, cadres supérieurs, fonctionnaires, hommes d'affaires, professionnels.

Répartition de la diffusion: 65% au Canada, 35% en France et reste du monde

Lecteurs: - membres de la Chambre de Commerce Française au Canada, par abonnement
- Montréal, Toronto, Québec, Calgary, Vancouver
- réseau des Chambres de Commerce Françaises en France et à travers le monde
- réseau des Postes Économiques Français au Canada et à travers le monde
- Consulateurs et Ambassades de France
- organismes publics et para-publics canadiens et français

Diffusion: - par abonnements au Canada et en France
- en kiosques (Maison de la Presse Internationale à Montréal, Québec, Ottawa et Toronto)
- directe dans plusieurs grands hôtels de Montréal, salons d'embarquement de compagnies aériennes, banques françaises
- nombreuses sociétés en France et au Canada.

Les conditions de circulation des biens et des personnes représentent des éléments majeurs dans la construction des espaces économiques européens et Nord-américains.

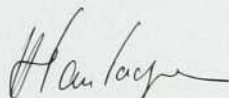
Les enjeux de cette construction sont multiples et se situent dans le cadre des espaces économiques bien sûr, mais aussi au niveau de chacun des pays, des régions, états ou provinces, villes ou agglomérations. Chacune de ces entités, ayant ses propres prérogatives en matière de transport, doit se développer afin que l'ensemble forme un tout cohérent et performant.

L'évolution des modes de transport routier, maritime, aérien, ferroviaire et urbain a été considérable ces dernières années. Cette industrie ne cesse de se transformer, toujours à la recherche d'une efficacité accrue.

Ce numéro a l'ambition de vous présenter sous divers aspects, cette industrie des transports.

La nouvelle année prendra son envol avec des dossiers consacrés aux investissements français et canadiens à l'étranger puis, à l'industrie agro-alimentaire et l'évolution des habitudes de consommation.

Joyeux Noël et bonne année à tous.



Jean-François Pichard du Page

Vol. 2 - n°3 - 3^{ème} trimestre 1993

sommaire

1 ÉDITORIAL

3 DOSSIER TRANSPORTS

EURÉKA: la voie du succès	3
NAFTA. A perception from up north.....	6
Le TGV: un succès qui se communique	7
Le port de Rouen, les atouts de la géographie... et les autres	9
Le port de Montréal, porte d'entrée par excellence en Amérique du Nord	11
Jumelage des aéroports de Lyon et de Montréal	13
À Saint-Laurent, les réseaux de transport ...	15
Air Canada on the brink	16
The importance of Pearson International Airport	18
La gestion du trafic aérien à l'index	20
Tempête sur Montréal	21
Les Chambres de Commerce & d'Industrie et les transports	23
Les transports en France: constats et perspectives	27

29 CALENDRIERS

Activités à venir de la C.C.F.C.
Salons spécialisés en France
Salons et expositions au Canada

30 C.C.F.C. Infos... Infos... Infos...

Nouveaux membres	30
Nouvelles de nos membres	30
Autres nouvelles	31
Communiqués	31
Propositions d'affaires	32
Service aux entreprises	32
Manifestation	33
Nominations	33

34 ACTUALITÉ COMMUNAUTAIRE

POINT EUROPE: fonds structurels, budget de la CEE, Pays de l'Est-CEE ...

36 PROFIL D'ENTREPRISE

Portrait du Groupe DMR Inc.

Photo de couverture: Le TGV, record du monde de vitesse sur rail: 515,3 Km/h



MONTREAL

LE SUD

DÉPARTS DE MONTRÉAL

Floride
Fort Lauderdale

**République
Dominicaine**
Puerto Plata
Santo Domingo
Punta Cana

Mexique
Acapulco
Cancun
Manzanillo
Puerto Vallarta

Cuba
Varadero
La Havane
Cienfuegos
Manzanillo
Holguin

Aruba

Venezuela
Margarita
Barcelona

Colombie
Barranquilla
Carthagène

**Antilles
Françaises**
Pointe-à-Pitre
Fort-de-France
Saint-Martin

Costa Rica
San José

Jamaïque
Montego Bay

DÉPARTS DE QUÉBEC

Floride
Fort Lauderdale

**République
Dominicaine**
Puerto Plata
Punta Cana

Mexique
Acapulco
Cancun
Puerto Vallarta

Cuba
Varadero
La Havane
Manzanillo
Holguin

air transat

VOYAGEZ EN BONNE COMPAGNIE

ÉLUE COMPAGNIE AÉRIENNE DE L'ANNÉE PAR ACTA-QUÉBEC EN 1989, 1990, 1991 ET 1993.
VOLS EN LOCKHEED L-1011*, BOEING 757, BOEING 727, SERVICE ÉCONOMIE ET CLUB TRANSAT*.
RÉSERVATIONS CHEZ VOTRE AGENT DE VOYAGES.

Air Transat est membre de Transat A.T. inc.

La voie du succès

Pollution, trafic et sécurité, autant de raisons pour que les moyens de transports, individuels ou collectifs, deviennent plus «intelligents».

L'Europe n'a pas à rougir de ses industriels du transport. L'Airbus A 340 rivalise désormais avec le Boeing 747, le TGV dépasse le Shinkansen japonais, les constructeurs automobiles européens font partie des premiers au plan mondial. Pourtant, les batailles de demain sont encore à livrer et, face aux impitoyables rivalités commerciales, la technologie apparaît comme l'une des armes décisives des prochaines années. Pour l'automobile, le 1er janvier 1999 est une date décisive. Ce jour-là, le marché européen sera entièrement ouvert aux automobiles japonaises. Il reste moins de six ans aux constructeurs pour restructurer leur industrie et se doter de modèles aptes à résister à l'offensive.

Ils disposent, pour cela, de différents atouts: l'électronique et les télécommunications pour la régulation du trafic et la sécurité, la prise en compte des exigences écologiques, la maîtrise des processus de production, les matériaux nouveaux. Si les villes se transformaient en inextricables bouchons, les ventes d'automobiles chuteraient irrémédiablement. La solution n'implique pas de doubler ou de tripler les infrastructures, elle passe par l'amélioration du trafic.

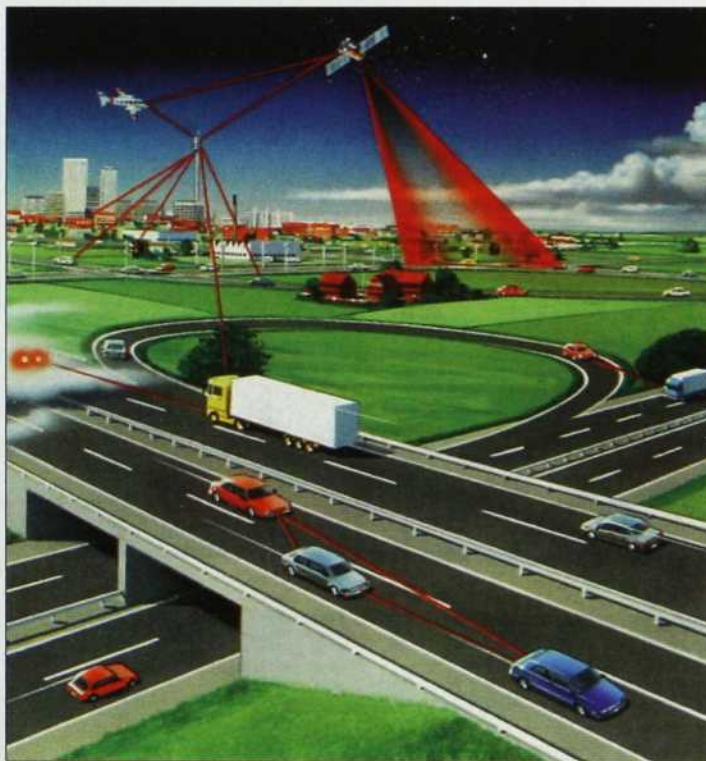
Le projet Prométhée a l'ambition, pour un coût global de 5 milliards FF (1,2 milliards \$ CDN), de développer un système européen d'amélioration de la fluidité de la circulation et de la sécurité routière. Le projet explore toutes les solutions possibles, laissant à chaque pays et aux constructeurs le choix d'en privilégier certaines, tout en gardant une cohérence globale. Par exemple, un conducteur belge,

qui veut se rendre de Bruxelles à Luxembourg, commencera par entrer dans son ordinateur de bord les données concernant le trajet. L'ordinateur possède en mémoire une carte routière détaillée de l'Europe et propose un itinéraire pour sortir de Bruxelles et prendre la bonne direction. Il est ensuite informé de l'existence de bouchons éventuels, par des balises installées sur le bord de la route, ou directement par la bande FM. L'ordinateur rectifie alors l'itinéraire. Lorsque la voiture

technologies de pointe. On peut, par exemple, améliorer la vision par un affichage «tête haute» (comme sur les avions de lignes) des représentations de l'environnement. Des régulateurs «intelligents» peuvent suggérer au conducteur de réduire la vitesse en fonction des obstacles ou des véhicules précédents. On instaure ainsi une «conduite coopérative»: des informations en provenance des véhicules précédents, comme l'annonce d'un accident, la présence de brouillard, sont analysées puis transmises par radio au conducteur.

Ce dernier bénéficie ainsi d'une précieuse aide à la conduite, tout en restant toujours maître des décisions à prendre.

Des caméras spéciales et des lidars, c'est-à-dire des lasers de vision, pourraient encore permettre d'éviter des collisions: c'est l'objet du projet Macadam Star de Renault et Magneti Marelli. Labellisé en 1986, Prométhée prendra fin en 1994-1995. Tous les grands constructeurs y participent, de Porsche à Jaguar, avec Daimler-Benz en chef de file. Il est lié à d'autres projets Euréka comme Europolis, qui étudie un système de contrôle et de communication pour les zones urbaines et les trajets interurbains. Quant à Carminat, dirigé par Renault, il sera testé l'an prochain par quelques centaines d'automobilistes parisiens et d'Ile-de-France. Ils obtiendront des informations sur le trafic diffusées



Objectif de Prométhée: améliorer la fluidité de la circulation et de la sécurité routière, grâce aux technologies de l'information.

approche d'une bifurcation, il projette sur le pare-brise, ou sur le tableau de bord, des indications fléchées indiquant au conducteur la direction à prendre.

Prométhée étudie en effet diverses

en permanence sur la bande FM. Le système restituera ces informations en synthèse vocale, avec choix de la langue. Moyennant 15 000 FF (3 350 \$ CDN) et un abonnement annuel, un système plus sophistiqué pourra, plus tard, afficher ▶

► une carte sur un écran et guider de manière dynamique le conducteur au fur et à mesure de la conduite. La production des appareils de bord a été confiée à Philips et à la Sagem.

Cette électronique embarquée va se généraliser. Les capteurs se multiplieront, afin d'améliorer le confort et la sécurité. On connaît déjà les accéléromètres, qui déclenchent les « airbags ». On verra des capteurs silicium, comme dans le projet Cers, animé par le Français Vectavib et le Britannique Lucas, intervenant dans la suspension active des véhicules.

Le second enjeu des prochaines années est la protection de l'environnement. Accusée de tous les maux, l'automobile va devoir faire la preuve qu'elle sait se montrer écologique. Dans ce contexte, vont apparaître de nouvelles générations de véhicules électriques, destinés en particulier aux transports urbains et aux petits parcours. Il existe un marché réel pour ce type de véhicule; on l'estime à 7% des voitures de tourisme à l'horizon de l'an 2000 (soit 400 000), et à 1% des véhicules commerciaux (soit 10 000).

Deux projets principaux sont en lice. Le premier est Élégie, un petit véhicule de ville dont l'autonomie moyenne sera de cent vingt kilomètres, facilement rechargeable et extrêmement fiable. Autour de Renault et EDF pour la France, y travaillent l'Allemand ABB, qui prépare une nouvelle batterie sodium-soufre, et l'Italien Fiamm, pour une batterie acide-plomb. Siemens développe le moteur électrique. Le projet PIV, d'origine suédoise, est de même nature, mais l'autonomie prévue des véhicules étudiés est plus faible.

L'électrique n'est pas la seule arme dans la bataille de l'environnement. Les moteurs à essence ou diesel sont eux aussi concernés. Le projet E-Auto étudie la faisabilité d'un véhicule à essence ne consommant que 1,4 litres aux 100 kilomètres. Le projet Euled s'efforce de réaliser un moteur six cylindres diesel, moins polluant, par la réduction des émissions de sulfures et de monoxyde d'azote. Le chef de file est la société autrichienne AVL et les partenaires: l'Allemand Degussa et le Néerlandais Van Doorne, lié au fabricant de camions Daf. Ces moteurs moins polluants devraient apparaître sur le marché à la fin des années quatre-vingt-dix et seront

Une conférence pour l'industrie automobile européenne

La conférence industrielle sur « la recherche et le développement technologique pour l'industrie automobile » a été l'un des événements marquants de la présidence française d'Eurêka. Elle a réuni à Bruxelles, les 11 et 12 mars 1993, près de deux cents industriels et responsables européens. Eurêka, la Commission des Communautés européennes, les associations européennes de constructeurs (ACEA) et des équipementiers (CLEPA), ont tous souligné la croissance du poids de l'électronique dans le coût final d'un véhicule. De 5 % aujourd'hui, il atteindrait 15 % en l'an 2000. « Les exigences de fiabilité des systèmes, y a-t-on souligné, deviennent proches des normes militaires, pour un prix de grande consommation. L'automobile de demain sera caractérisée par ses capacités de communication et son intelligence. » Parmi les objectifs arrêtés lors de cette conférence, la volonté d'une plus grande concertation entre responsables de projets communautaires et Eurêka, et le désir d'une politique plus incitative vis-à-vis des PME. Les participants se sont félicités, par ailleurs, de la présence de pays tiers, de la Slovénie à la Russie, témoins de l'ouverture de l'Europe de l'Est.

d'abord testés sur des camions Daf.

Un second projet, Poladia, commercialisera des systèmes fiables de diagnostic de la pollution, qui avertiront l'automobiliste des dysfonctionnements polluants de son moteur. Ces appareillages pourront aider à mieux respecter les normes anti-pollution qui vont certainement se renforcer d'ici la fin du siècle.

Le moteur n'est pas seul coupable. Alléger un véhicule permet de diminuer sa consommation. Les efforts portent donc sur l'élaboration d'un véhicule inaltérable, silencieux et économe, grâce à des matériaux nouveaux, plus légers. Le projet Carmat 2000, dont les chefs de file sont PSA Peugeot-Citroën, en France, BASF en Allemagne, ICI en Grande-Bretagne, et DSM aux Pays-Bas, vise à explorer toutes les possibilités des divers matériaux, pour définir des conceptions nouvelles de la carrosserie automobile. Il prend, par exemple, en compte, dès l'origine, l'utilisation de matières plastiques teintées dans la masse. La consommation et la légèreté de l'AX, de PSA, doivent beaucoup à ce programme. Le projet Mosaic pousse aussi les matériaux dans leurs retranchements. Axé sur la conception de produits nouveaux pour la structure du véhicule, Mosaic a pour but d'inventer une nouvelle caisse modulaire, capable de recevoir des carrosseries différentes, en recherchant le meilleur matériau pour chaque fonction, et en cherchant le meilleur compromis technico-économique. Ce qui conduit parfois à remplacer l'acier par le plastique. Le chef de file français est ici Renault: la Cléo 16 soupapes a bénéficié de ce programme.

Loi inéluctable du cycle industriel, les plus belles automobiles sont condamnées à devenir un jour des épaves, et le recyclage est devenu nécessaire. Le projet Omnium s'intéresse ainsi aux pare-chocs. Un autre, Carré-1, aux tapis de sol. De son côté, le projet Recap organise la récupération des résidus de matériaux polymères, depuis la production du véhicule jusqu'à la destruction de l'épave.

Le processus de fabrication se fait lui aussi écologique. Un projet Eurêka, Cepia, s'efforce de réduire le volume des déchets à traiter et le gaspillage des peintures lors de leur application sur les véhicules: pour un litre de peinture déposé, quatre autres sont actuellement perdus.

Ces améliorations ne peuvent être acquises que grâce au renforcement du partenariat avec les sous-traitants. Ces derniers développent désormais une fonction bien plus qu'un produit, et s'organisent dans ce but. Dans la climatisation, le numéro un, Valéo, collabore avec tous ses concurrents européens dans le cadre d'Euroclim. C'est aussi le cas dans le domaine de l'éclairage. Ainsi, le projet Vérilis regroupe les sept principaux fabricants européens de lampes et de projecteurs, de Bosch à Valéo. L'objectif est de développer des lampes à décharge pour l'automobile. Ces lampes allient de grandes performances optiques à une longue durée de vie et à une faible consommation. Elles fournissent une lumière presque identique à celle du jour, trois fois plus forte que celle d'un halogène à filament. Il a fallu les miniaturiser, mettre au point un système électronique d'allumage et un

Dossier transports

système optique pour optimiser l'apport de flux lumineux. Aujourd'hui, on les trouve en option sur des BMW haut de gamme. Une voiture française en disposera en 1996, date à laquelle devrait débiter le vrai marché. À cette époque, le surcoût ne sera plus que d'environ cinq cents FF (110 \$ CDN).

Si l'automobile est le lieu principal des futures confrontations commerciales, les transports collectifs sont loin d'être absents des projets Euréka. Le ferroviaire, tout d'abord: le Val, qui fonctionne à Lille, à Jacksonville en Floride, à Chicago, à Orly, et bientôt à Toulouse, est bien adapté aux traversées en souterrain des centres denses et souvent historiques des villes moyennes, notamment en Europe. Les essieux, les freins, le guidage du Val ont été revus et améliorés. Le nouveau Val consommera moins, roulera plus vite, et sa voie sera plus simple à construire. D'autres projets parallèles ont été

labellisés, comme SkyCab, d'origine suédoise, un petit véhicule léger automatique, circulant sur des voies surélevées, en site propre.

Citons enfin Eurofar, qui concerne la mise au point d'un moyen de transport aérien, à mi-chemin entre l'hélicoptère et l'avion. Grâce à des rotors inclinables, l'engin décolle et atterrit verticalement. Il est destiné à couvrir de courtes distances, entre deux zones d'activité importantes. Les arguments en sa faveur sont nombreux: une pénétration plus facile dans le cœur des villes, une économie de carburant par rapport aux hélicoptères classiques, pour des performances et une fiabilité supérieures.

Tous ces projets témoignent de la prise de conscience, à l'échelle européenne, de l'enjeu des transports dans l'économie de demain. Le succès des industries automobiles, notamment, ne se fera qu'au prix d'une amélioration du trafic et de la sécurité, et d'un juste équilibre

entre transports individuels et collectifs.

Mode de circulation populaire, synonyme de liberté, et profondément intégrée dans notre mode de vie, l'automobile va évoluer considérablement d'ici l'an 2000. On lui reproche, à juste titre, d'être responsable de trop de morts, de polluer l'environnement. En même temps, les industriels européens de l'automobile n'échappent pas aux difficultés qui touchent tous les constructeurs au niveau mondial, et ils doivent réfléchir rapidement à la modernisation de leurs outils de production. Tout cela oblige à un grand effort d'innovation. Pour être plus sûre, l'automobile va devenir « intelligente », sa conduite sera aidée par l'électronique. Appliquée aux moteurs, cette électronique de pointe les rendra moins polluants.

Secrétariat Français EURÉKA ■

Texte pour le supplément de Juillet-Août 93 de la recherche consacrée à l'initiative EURÉKA.



AEROSPATIALE CANADA

La gamme de produits de haute technologie du groupe Aérospatiale, matériel aéronautique, de défense et spatial, est exportée dans le monde entier :



- Airbus A300/600, A310, A320, A321, A330, A340, avions de transport régional ATR 42, ATR 72 et avions Socata, de voyage de la gamme TB et d'affaires TBM 700.



- Missiles tactiques antichars (Milan, Hot, Eryx, AC3G), sol-air (Roland, Aster), anti-navires (Exocet, AS et MM 15TT), air-surface (AS 30 Laser).



- Lanceurs spatiaux Ariane, satellites de communications (Eutelsat II, Turksat, Arabsat), d'observation civils et militaires (Meteosat, Hélios) et scientifiques (ISO, Huygens), programme Hermes.

- Missiles stratégiques et préstratégiques de la force de dissuasion (SSBS, MSBS, ASMP).



- Une large série d'hélicoptères, dans le cadre de sa filiale Eurocopter (EC 120, Ecureuil, Fennec, Dauphin, Panther, Tigre, Gerfaut, Super-Puma, Cougar, NH 90).

DES RESULTATS

Un chiffre d'affaires supérieur à 52 milliards de francs, dont 68 % à l'exportation.

NAFTA

A perception from up north

Of course, as the old saying goes, "the grass is always greener on the other side of the fence". I hope you won't mind if I don't specify here at once which side we're referring to. However, what I may say is that – on the whole – the Canadian trucking industry is all thumbs up on NAFTA.

Mexico has undergone considerable changes over the last few years. The Salinas Government has initiated an economic revolution in Mexico which, coupled with the advent of the Maquila industries, a few years earlier, has caused what is now referred to by world economists as the economic miracle of Mexico. As a result, the Mexican economy is now the fastest growing in the world.

We must all realize that the process of integration of the three North American economies has begun and will soon become irreversible, if it is not already. The Canadian trucking industry is fully aware of this phenomenon and is making strides to take full advantage of the opportunities it will offer.

The ratification of the agreement will only accelerate a process already begun, and give the North American trading block the required strength to meet head-on the competition coming from the European and Asian blocks. The time when economies could thrive while maintaining

protectionist measures is past and those economies which fail to recognize the new world order will decline. The history of world economies strongly supports this observation.

The agreement is obviously not the solution to all problems. There will be difficulties on the road to an integrated North American economy. The evolution of the free trade agreement between Canada and the United States has exemplified some of these difficulties. But the fact that there are difficulties is no reason not to pursue the ultimate goal. The non-ratification of the agreement would set back the rate of economic growth for years; the fears of negative effects that some people have of this agreement today, would turn to reality down the road with little chance of correcting the situation. By that time, the rest of the world would already have advanced too greatly.

However, as I mentioned earlier, as we move closer to the implementation of NAFTA – scheduled for January 1st, 1994 – the Canadian economy is feeling the positive effects of the NAFTA talks. For instance, Canadian exports to Mexico so far in 1993 are already up by 37% over last year's level.

The three North American countries represent one-fifth of world trade and commercial exchanges among them have been booming during the last few years. It seems quite obvious to us that trade liberalization under NAFTA will further accelerate commerce within North America.

The greater the trade flows, the larger the transportation needs to move such goods across the borders. And the sectors to be explored by the three new partners are virtually countless. This, in the end, means millions of good and profitable miles on our – Canadian, American and Mexican – trucks. In the meantime, even before NAFTA is finalized, we continue to explore the many trading opportunities with our two Southern neighbours.

Gilles J. Bélanger ■

President of the Canadian Trucking Association

société

PIERRE BOUCHER

psychologie industrielle inc.

375, boul. Roland-Therrien, bureau 501
Longueuil (Québec) J4H 4A6
Tél.: (514) 646-1022 - (514) 845-4838
Fax: (514) 646-5184

2, place de la Défense, CNIT BP 240
92053 Paris la Défense, FRANCE
Téléphone: 46.92.24.24
Fax: 46.92.24.00

Le TGV : un succès qui se communique

En 1978, GEC Alsthom livrait la première des 108 rames TGV destinées au réseau Sud-Est de la SNCF. La nouvelle ligne s'ouvrait en 1981 et depuis ce jour, plus de 200 millions de passagers auront été transportés en TGV.

Fort de ce succès, grâce à l'excellente rentabilité de cet investissement, et grâce à sa massive adoption par le public, la SNCF a décidé de construire de nouvelles lignes. Ceci a abouti à la mise en service du TGV ATLANTIQUE en 1989-90 sur lequel circulent 105 rames TGV à la vitesse commerciale de 300 km/h, après des essais qui ont été menés jusqu'à 515,3 km/h (record du monde de vitesse sur rail le 18 mai 1990).

L'attrait et l'efficacité de ce mode de transport ne s'est pas démenti au cours des années puisqu'aujourd'hui 525 rames de TGV ont été commandées dont plus de 250 sont déjà livrées, parmi lesquelles les 24 rames AVE (TGV espagnol) qui circulent entre Madrid et Séville. Il y a également les 38 rames destinées à la liaison sous la Manche pour relier Paris et Londres : le TransManche Super Train.

Sur le réseau français, ce sont cent nouvelles rames appelées TGV réseau qui sont en construction, ainsi que cent autres à deux niveaux pour les liaisons très demandées, en particulier celles du Sud-Est.

Par ailleurs, deux nouvelles extensions aux lignes à grande vitesse viennent d'être décidées ce mois-ci, soit le TGV Est (Paris - Strasbourg) et le TGV Méditerrané (Lyon - Marseille - Montpellier).

Outre en Espagne en Grande-Bretagne, le TGV ira également en Belgique, en Hollande et en Allemagne

puisque GEC Alsthom a reçu cette année la commande de 37 rames (qui seront capables d'utiliser quatre types de courants électriques différents) pour relier Paris, Bruxelles, Amsterdam et Cologne.

À l'extérieur de l'Europe, où le TGV règne sur les liaisons à très grande vitesse, il faut remarquer les succès au Texas : où la technologie TGV a été choisie en mai 1991 par l'état du Texas et plus récemment en Corée du Sud, où après une dure compétition qui l'opposait aux systèmes Allemands et Japonais, le consortium mené par GEC Alsthom a été choisi en août 93 pour négocier un contrat de 46 rames de très grande vitesse (300 km/h) et de très grande capacité (1038 sièges par rame).

Entre-temps se poursuit la conception d'un TGV Nouvelle Génération qui devrait rouler en service commercial à 350 km/h dans les prochaines années.



TGV 2 niveaux

Photo GEC Alsthom/ADSA

D'autres projets sont sérieusement étudiés dans le monde, en particulier à Taïwan, et surtout au Canada dans le corridor qui relie Québec à Montréal, Ottawa, Toronto et Windsor et qui regroupe un bassin de population de 14 millions de personnes.

Ne doutons pas que là encore l'efficacité et le confort ►

► de ce mode de transport sécuritaire et respectueux de l'environnement (grâce à sa traction électrique), seront reconnus et que nous aurons le privilège, avec nos partenaires de Bombardier, d'acclimater sur ce continent cette technologie efficace qui a redonné au chemin de fer son rôle puissant d'outil de développement économique.
Les entreprises du Groupe Alcatel Alsthom avec leurs 4000

employés au Canada sont particulièrement présentes au Québec et en Ontario. Elles pourront transférer ici des technologies qu'elles mettent déjà en œuvre en Europe sur les projets TGV que ce soit Cegelec Entreprises pour la pose de la caténaire, les sous-stations et les systèmes de péages, Alcatel Sel et GEC Alsthom Signarail pour la signalisation et le contrôle des trains, Alcatel Câbles Canada pour les câbles électriques et les fibres optiques ainsi que le fil caténaire ou encore GEC Alsthom Énergie pour les équipements de transmission et les appareillages électriques et Saft Nife pour les batteries industrielles.

Toutes ces entreprises pourront s'appuyer sur les solides réseaux de relations d'affaires, de partenaires et de sous-traitants avec lesquelles elles travaillent actuellement pour adapter les différentes parties du système TGV à l'Amérique du Nord et se positionner ainsi pour travailler également sur les projets qui se préparent aux USA.

H.L. Batty ■

Vice-Président

GEC Alsthom International Canada

SpencerStuart

CONSEILLERS DE DIRECTION

Tél.: (514) 288-3377

Fax: (514) 288-4626

Montréal

1981, avenue McGill Collège
bureau 1430
Montréal, Québec H3A 2Y1

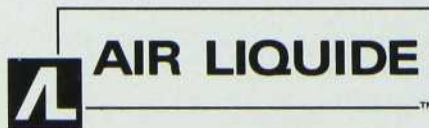
L' E X C E L L E N C E

*Sans
ambages...
à votre
avantage*

À Air Liquide Canada, nous savons l'importance d'exceller dans un marché hautement concurrentiel. Grâce à son affiliation au groupe international Air Liquide, notre société dispose d'un vaste réseau de connaissances techniques en gaz industriels et en produits de soudage de qualité. Nous pouvons donc participer de façon importante à l'essor de nombreuses entreprises canadiennes oeuvrant dans les domaines les plus variés.

En fait, que ce soit pour la production ou pour la distribution de nos produits, nous nous efforçons d'être à la hauteur de vos exigences car nous savons comme vous que le succès est fonction de l'excellence.

Air Liquide Canada... les partenaires de votre succès.



Siège social : 1155, rue Sherbrooke Ouest, Montréal (Québec) H3A 1H8

Le port de Rouen

Les atouts de la géographie... et les autres

Jacques Mouchard, président du conseil d'administration du Port Autonome de Rouen, aime à rappeler quelques vérités premières : « Beaucoup connaissent mon attachement à reconnaître à la géographie des vertus incontestables. Lorsqu'il s'agit de la Seine, les qualités du site sont indéniables et n'ont cessé d'être reconnues. » Alors que tous les marchés se mondialisent, Rouen déploie son énergie sur tous les fronts afin de valoriser sa vocation de port de collecte-distribution au cœur d'une des zones géographiques les plus développées de l'Europe. Rouen est en effet un site unique offrant les services d'un grand port maritime de niveau international à une heure seulement de la capitale française.

« Les sites portuaires qui s'organisent depuis l'estuaire jusqu'à Rouen (et même au-delà pour des caboteurs de 2 à 3.000 tonnes) constituent des lieux de stockage-distribution et de transformation parmi les plus remarquables, que ce soit à Honfleur, à Radicatel/Port-Jérôme ou à Saint-Wandrille/Le Trait », poursuit-il. Prenons l'exemple de Renault. Lorsque Renault implante dans le port de Rouen son centre d'expédition de pièces pour ses usines de montage réparties dans une trentaine de pays du monde, il le fait en étant certain que, quelle que soit l'évolution des coûts de transport entre les divers modes (mer, fleuve, rail, route), chacun de ceux-ci lui étant directement accessible, le site retenu s'en trouvera toujours idéalement localisé.

Et, ce qui ne laissera personne indifférent, ce développement industriel et portuaire n'est pas inconciliable avec le respect de l'environnement. « La vallée de la Seine a été préservée pour une part très importante et a gardé sa beauté où falaises, forêts et abbayes se succèdent, ce qui vaut à Rouen un développement soutenu des croisières ».

Les grands ports d'estuaire (Hambourg, Anvers, Montréal...) se développent parce que le transport maritime est plus compétitif que le transport terrestre ; l'illustration en est donnée par les 120

millions de francs que la filière « céréales » française économise chaque année sur les coûts d'acheminement terrestre par rapport aux ports côtiers en utilisant le port de Rouen. Cette situation géographique avantageuse va de pair avec des conditions de navigation en Seine appropriées : le programme de travaux permettant la descente de la Seine par toutes marées des navires de 10 mètres de tirant d'eau a été achevé en 1992.

D'autre part, la qualité des prestations du port est reconnue ; elle se fonde sur la formation de la main-d'œuvre et sur l'équipement technique, et à cet égard, il faut rappeler que 720 millions de francs ont été investis en cinq ans pour l'aménagement des terminaux et des accès nautiques, tandis que dans le même temps, un important flux d'investissements était réalisé par le secteur privé.

Rouen, port multispécialisé, se situe, rappelons-le, au 1^{er} rang mondial pour l'exportation de blé, au 1^{er} rang européen pour l'exportation de céréales, au 2^e rang français pour le trafic des produits pétroliers raffinés, au 3^e rang français pour le trafic

conteneurisé et au 4^e rang français pour le trafic en valeur.

Le directeur du port énumère tous les « plus » que le plan de développement et la réforme de la filière portuaire apportent aux atouts déjà capitalisés :

- **plus d'accessibilité**, grâce aux nouvelles liaisons autoroutières vers le Nord, l'Est et le Sud, et à la progression de la desserte fluviale vers l'intérieur.

- **plus de tirant d'eau**,

grâce au nouveau programme d'amélioration des accès qui permettra l'accès à Rouen de façon courante des « Panamax » de 50 à 60.000 tonnes à pleine charge, et autorisera le traitement des marchandises à l'import et à l'export par lots plus importants comme le demande la clientèle.

- **plus d'équipements**, grâce à la poursuite de l'effort à un rythme élevé (en moyenne 150 millions de francs par an), visant ▶



Port de Rouen

► notamment une nouvelle phase de développement des terminaux « produits forestiers » et « sucres », la réalisation du terminal « vracs solides » et l'implantation d'une plate-forme de distribution internationale.

- **plus de compétitivité**, à travers la nouvelle organisation du travail résultant du plan gouvernemental de modernisation de la manutention portuaire française, que le port de Rouen est l'un des premiers à mettre en œuvre complètement.

Trafic du port de Rouen en 1992 (en tonnes)

ENTRÉES	10.867.000
Vracs liquides	6.763.000
dont: pétrole brut	397.000
produits pétroliers	4.948.000
engrais	580.000
Vracs solides	3.031.000
dont: charbons	1.532.000
phosphates	837.000
engrais	342.000
Marchandises générales	1.073.000
dont: conteneurs	282.000
produits forestiers	439.000
produits métallurgiques	288.000
SORTIES	13.107.000
Vracs liquides	3.063.000
dont: produits pétroliers	2.074.000
lubrifiants	445.000
Vracs solides	8.871.000
dont: céréales	8.363.000
engrais	291.000
Marchandises générales	1.173.000
dont: conteneurs	563.000
farines	266.000
sucres	171.000
produits forestiers	55.000
TOTAL	23.974.000

« Le port de Rouen et tous ceux qui y travaillent, souligne Alain Gauthier, sont entrés dans une nouvelle logique: ce qui prévaut désormais sur les quais du Port de Rouen, c'est la souplesse, l'adaptation à la demande, en un mot la satisfaction du client ». Le port de Rouen a vraiment mis tous les atouts de son côté. Au terme des neuf premiers mois de

l'année 1993, le trafic du port de Rouen atteint déjà les 18.076.000 tonnes. L'évolution la plus remarquable concerne les marchandises générales, les plus sensibles aux progrès de compétitivité du port: elles ont progressé de 15% par rapport à l'année précédente, ce qui traduit d'importants gains de parts de

marché: le trafic par conteneurs notamment a augmenté de 4%, celui des produits forestiers de 21% et celui des produits agro-alimentaires exportées en sacs (farines et sucres), de 40%.

Alain Grente ■

Direction des Relations Extérieures du Port Autonome de Rouen

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

PREMIER
GROUPE BANCAIRE
PRIVÉ FRANÇAIS,
500 IMPLANTATIONS
DANS 64 PAYS.



AU CANADA

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE (CANADA)

ET SES FILIALES

CREDIT BAIL SOCIÉTÉ GÉNÉRALE (CANADA) INC.

MONTRÉAL
1155, rue University - 11^e ét.
Québec H3B 3A7
Tél. : (514) 875-0330
Télex : 0527342 SOGECANA
Fax : (514) 876-4215

*Ces implantations
sont en lien
direct avec notre
réseau
international*

QUÉBEC
401, Grande Allée est
Québec G1R 2J5
Tél. : (418) 529-4504
Fax : (418) 529-9794

TORONTO
100, Yonge Street - # 1002
Ontario M5C 2W1
Tél. (416) 364-2864
Télex : 0622643 SOGENTO
Fax : (416) 364-9996

VANCOUVER
P.O. Box 11593 - # 1475
650, West Georgia Street
British Columbia V6N 4N8
Tél. : (604) 689-2444
Fax : (604) 688-1152

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE VALEURS MOBILIÈRES INC.

MONTRÉAL
1155, rue University # 709
(Québec) H3B 3A7
Tél. (514) 954-2300
Télex : 05-24273
Fax : (514) 875-8136



CONJUGUONS NOS TALENTS.

Le Port de Montréal, porte d'entrée par excellence en Amérique du Nord

Reliée à environ 200 ports à travers le monde par une quarantaine de lignes maritimes, Montréal jouit d'une situation géographique privilégiée qui confère au port et à ses usagers des avantages stratégiques et économiques pour desservir le cœur industriel de l'Amérique du Nord.

Le port de Montréal est situé, en effet, près des grandes agglomérations urbaines et des grands centres industriels du Canada et des États américains du "Midwest" et du Nord-est. À 1 600 km de l'océan Atlantique, il est néanmoins sur la route terre-mer la plus courte et la plus directe entre cet immense arrière-pays et les vastes marchés de l'Europe du Nord et de la Méditerranée. Il suffit de toucher un seul port – Montréal – pour avoir accès aux marchés les plus importants, et ce, des deux côtés de l'Atlantique. Bien équilibré, le trafic est-ouest y est si imposant qu'il favorise les économies d'échelle en plus de permettre aux lignes maritimes d'offrir des services réguliers à haute fréquence. (Au moins sept lignes maritimes offrent un service régulier entre Montréal et la France).

Importateurs et exportateurs peuvent donc s'approvisionner au fur et à mesure de leurs besoins, et cela à longueur d'année puisque le port de Montréal est ouvert même en hiver.

Plus important port à conteneurs au Canada et leader sur l'Atlantique nord, Montréal est une plaque tournante du trafic transatlantique de conteneurs. Cinq terminaux ultramodernes reçoivent quelque 600 000 conteneurs EVP annuellement.

Le port de Montréal manutentionne, en plus des conteneurs, une très grande variété de marchandises. Pour les marchandises diverses non-conteneurisées, trois grandes zones regroupent une trentaine de postes

à quai et plus de 20 hangars de transit. Quatre postes à quai sont équipés d'une rampe pour le trafic roulier.

Trois terminaux sont équipés pour recevoir les vracs solides, alors que plusieurs postes à quai le sont pour manutentionner les vracs liquides.

Moderne, le silo d'exportation de céréales du port a une capacité d'entreposage de 260 000 tonnes. Il peut charger un océanique à une cadence continue de plus de 4 500 tonnes à l'heure; ce qui en

Le port de Montréal est le pivot d'un système intégré de transport de porte-à-porte. Avec son propre réseau de plus de 100 kilomètres de voies ferrées, il fait l'envie de ses concurrents. Son tracé permet aux chemins de fer transcontinentaux d'avoir un accès direct à tous les postes à quai, ce qui permet de charger rapidement les wagons porte-conteneurs ordinaires ou à deux niveaux. De plus, les terminaux ne sont qu'à quelques minutes d'un vaste réseau d'autoroutes.

Les installations ne sont qu'à quelques heures de Toronto et des régions les plus éloignées du centre du Canada. Le port de Montréal est à moins d'une heure d'autoroute de la Nouvelle-Angleterre et de l'État de New York. Le rail le relie à Détroit en deçà d'une journée tandis que Chicago peut être rejoint en un peu plus de 30 heures. Pas étonnant que le marché américain fournisse au



Port de Montréal

fait l'un des silos les plus efficaces et les plus rapides sur le St-Laurent.

Enfin, les navires pétroliers peuvent compter sur une vingtaine de postes à quai, situés à l'extrémité aval du port. La gare maritime Iberville, pour sa part, accueille des milliers de voyageurs à bord des plus luxueux navires de croisières.

port la moitié de son trafic de conteneurs. C'est grâce à l'importance de ce système intégré de transport intermodal que le port de Montréal est devenu LA porte d'entrée par excellence en Amérique du Nord.

Michel Turgeon ■

Chef des communications du
Port de Montréal

UNE VISION MONDIALE



Alcatel Alsthom figure parmi les 40 premiers groupes mondiaux avec un chiffre d'affaires annuel de 32 milliards \$ CA et plus de 213 000 personnes réparties sur les 5 continents.

Au Canada, le groupe emploie environ 4 500 personnes et réalise un chiffre d'affaires dépassant 1 milliard \$ CA.

Ses filiales au Canada, Alcatel, GEC Alsthom, Cegelec et Saft, contribuent à l'évolution technologique, industrielle et commerciale du pays dans trois secteurs d'activités, soit la communication, l'énergie et le transport.



9-S Place du Commerce, Brossard (Québec) J4W 2V6
Tél.: (514) 465-9795 / Fax: (514) 465-9596

Jumelage des aéroports de Lyon et de Montréal

« Compte tenu des liens centenaires qui unissent la France et la Province de Québec, du pacte d'amitié qu'ont noué Lyon et Montréal, de la collaboration entre la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon et la Chambre de Commerce du Montréal métropolitain, et compte tenu qu'il existe déjà des liens importants entre les Aéroports de Lyon et Aéroports de Montréal, la chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon et Aéroports de Montréal conviennent de réaliser le jumelage de leurs aéroports. »

Ainsi débute le texte de la Déclaration de jumelage signée à Montréal, le mardi 5 octobre 1993 par MM. Alain Cadet, président de la Commission d'administration des Aéroports de Lyon, Jean Chemain, directeur général de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon, Arthur P. Earle, président du conseil d'administration d'Aéroports de Montréal, et Jacques Auger, président et chef de la direction d'Aéroports de Montréal.

Pour Monsieur Jacques Auger: « Ce jumelage confirme une entente qui vise une coopération générale qui prendra la

pouvons transmettre entre autres à nos collègues lyonnais une expertise environnementale très intéressante. »

Par ailleurs, Monsieur Arthur P. Earle, président du conseil d'administration d'Aéroports de Montréal, a précisé que la coopération générale pourra aussi toucher d'autres secteurs d'activités présentant un intérêt commun pour les aéroports de Lyon et de Montréal, et de nature à favoriser leur développement.

Pour sa part, le président de la Commission d'administration des Aéroports de Lyon, Monsieur Alain Cadet, a fait

remarquer: « Cette entente est une conséquence directe du pacte d'amitié qui lie la ville de Lyon à la ville de Montréal. L'expérience aéroportuaire montréalaise nous intéresse et nous pouvons partager à notre avantage réciproque des expériences de gestion et de développement. » La délégation lyonnaise a visité les installations aéroportuaires montréalaises et participé à des sessions de travail avec la direction d'Aéroports de Montréal.

Monsieur Auger a souligné que la démarche, qui avait mené à la signature de ce protocole de coopération, s'inscrivait dans le cadre du plan de développement des affaires



Un moment historique – la signature de l'entente de jumelage des aéroports de Lyon et de Montréal. Dans l'ordre habituel : MM. Jacques Auger, président et chef de la direction d'ADM, Alain Cadet, président de la Commission d'administration des Aéroports de Lyon, Jean Chemain, directeur général de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon, Bernard Chaffange, directeur de l'Aéroport international de Lyon - Satolas et Arthur P. Earle, président du conseil d'administration d'ADM.

forme d'échanges de personnel et d'information. Nous sommes très intéressés à l'expérience d'interrelation entre les aéroports et le train à grande vitesse. Pour notre part, nous

mis de l'avant par ADM, pour tableur sur les avantages du système aéroportuaire montréalais et participer encore davantage à la croissance économique du Grand Montréal. ▶

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Signature de l'accord de jumelage entre les aéroports de Lyon et de Montréal

Arthur P. Earle, Président du Conseil d'Administration des Aéroports de Montréal et Bruno Vincent, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon ont signé officiellement l'accord de jumelage entre les Aéroports de Lyon et de Montréal le 18 octobre dernier dans le Salon d'Honneur de l'Aéroport de Lyon-Satolas.

Cette signature concrétise aujourd'hui les nombreux contacts existant entre les deux aéroports depuis plusieurs années déjà et qui ont abouti, en mai 1992, à l'ouver-



Aéroport de Lyon-Satolas - vue générale

ture de la ligne régulière Lyon-Montréal par la compagnie Air Canada.

Ce rapprochement s'explique aussi par les similitudes entre Satolas et Mirabel. Les deux Aéroports béné-

ficient l'un comme l'autre d'un fort potentiel de développement. Ils desservent tous deux des Régions économiques de premier plan dont les métropoles représentent une alternative à la capitale. Enfin, Lyon-Satolas comme Mirabel ont tous deux fait le choix de la multimodalité avec l'air, le fer et la route. Un projet de train à grande vitesse est à l'étude dans le couloir du Saint-Laurent. Autant de points communs qui ont favorisé ce projet de jumelage entre les aéroports de deux Régions liées par une longue tradition culturelle.



Aéroport de Montréal-Dorval

Muriel Lemaire ■

Nous possédons quelques bureaux en banlieue.



Comme partenaire de votre réussite à l'échelle mondiale, il vous sera difficile de trouver mieux. Car Poissant Thibault-Peat Marwick Thorne fait partie d'un des plus importants cabinets d'experts-comptables du monde. Riche de l'expérience de 77 000 professionnels répartis dans 125 pays, nous vous offrons tout un

univers de services intégrés : vérification, comptabilité, fiscalité, services et conseils en matière de finance, de fusions et d'acquisitions, de juricomptabilité et d'insolvabilité. Pour mettre en œuvre vos stratégies commerciales partout dans le monde, vous pouvez donc compter sur nous.

KPMG Poissant Thibault-Peat Marwick Thorne

En France : KPMG Fiduciaire de France, KPMG Audit, 62 bureaux dans 25 villes.

À Saint-Laurent, les réseaux de transport : grands responsables du développement

Une ville située au carrefour des grands axes de communication, constitue un excellent choix de résidence pour les multinationales comme pour les plus petites entreprises. Et, la proximité d'aéroports internationaux est, plus que jamais, associée au développement économique.

Une entreprise veut toujours avoir directement accès à ses marchés actuels et, ne l'oublions pas, à ses marchés potentiels. Pour atteindre cet objectif, elle doit s'installer le plus près possible des grands réseaux routiers, ferroviaires et maritimes et tout près des aéroports internationaux. La facilité d'accès aux marchés nationaux et internationaux, c'est-à-dire la proximité des réseaux de transport, constitue le facteur décisionnel le plus important lorsqu'une entreprise choisit de s'établir dans un parc industriel.

AÉROPORT INTERNATIONAL : AU CARREFOUR DU DÉVELOPPEMENT

Selon Monsieur Louis Grenier, commissaire industriel principal à la Ville de Saint-Laurent, «la proximité des aéroports est notamment un atout précieux pour les entreprises de haute technologie qui veulent exporter leurs marchandises : des marchandises légères mais de haute valeur». La proximité des aéroports de Mirabel et de Dorval explique, selon lui, que de nombreuses entreprises œuvrant dans des secteurs de pointe aient choisi Saint-Laurent comme site d'implantation. Si Saint-Laurent est aujourd'hui le premier centre de haute technologie au Canada, c'est en grande partie parce qu'elle est située tout près d'aéroports internationaux. Sa localisation géographique fait d'elle une ville de pointe : une ville vouée

au développement économique.

Précisons que Saint-Laurent se trouve à 30 minutes de route de l'aéroport de Mirabel qui offre des services de vols internationaux et de fret aérien 24 heures par jour, 7 jours par semaine. Cet aéroport met à la disposition du fret aérien un des plus grands espaces aménagés au monde. Les installations cargo sont des plus modernes et des plus efficaces : elles sont utilisées par plus d'une centaine de transporteurs. Saint-Laurent est également située à quinze minutes de l'aéroport international de Dorval. Ce dernier reçoit annuellement quelque 5 millions de voyageurs, soit les deux tiers du trafic-passagers de la région de Montréal. Les pistes de cet aéroport se prolongent sur le territoire de Saint-Laurent, en bordure du parc de haute technologie. Ce n'est donc pas un hasard si ce parc industriel s'est développé si près de Dorval.

Le développement des services des aéroports a un impact sur l'évolution des parcs industriels des villes avoisinantes. Ainsi, en raison de l'utilisation croissante des routes polaires, on peut dire que Saint-Laurent est désormais tout aussi près de Hong-Kong que de Los Angeles ou de Paris. Et, plusieurs présidents d'entreprises comme d'autres «décideurs» apprécient grandement d'être reliés, plus rapidement, à l'Asie et au reste du monde. À l'aube du 21^e siècle, l'avion à portée de la main, demeure donc un critère plus que

primordial pour toute entreprise vouée au commerce international. Soulignons qu'il n'y a pas que Saint-Laurent qui a su profiter avantageusement de la proximité des aéroports. Toutes les municipalités de l'ouest de l'île de Montréal ont aussi accueilli sur leur territoire plusieurs entreprises de haute technologie. Le développement économique de ces villes est donc également associé au rayonnement des aéroports internationaux.

LOCALISATION GÉOGRAPHIQUE STRATÉGIQUE : UN GAGE D'AVENIR

On ne peut nier que l'essor économique d'une municipalité soit intimement lié, non seulement à la présence d'aéroports, mais aussi à toute la structure des réseaux de transport. Parallèlement, le développement de ces réseaux en termes de qualité et de diversité est intimement lié à la localisation géographique d'une ville.

Selon Monsieur Grenier, «il y a ce que l'on pourrait appeler la richesse naturelle d'une ville : sa localisation géographique. Bruxelles est le centre de l'Europe et sa localisation géographique a fait d'elle une plaque tournante. Ni Londres, ni Stockholm, ni Rome n'auraient pu devenir cette plaque tournante du marché commun», explique le commissaire industriel principal. «Plus de 2 000 entreprises – de fabrication, de distribution et de

haute technologie – ont choisi de s'établir à Saint-Laurent parce que notre municipalité est située au cœur de la région urbaine de Montréal, souligne le commissaire industriel principal. Mais aussi, et surtout, parce que Saint-Laurent, grâce à sa situation géographique stratégique, offre un accès facile aux marchés canadiens, américains et transcontinentaux.»

RÉSEAUX ROUTIERS, FERROVIAIRES ET MARITIMES : UN COMPLÈMENT ESSENTIEL

De Saint-Laurent, le transport par camion s'effectue en une journée vers Washington, Boston, New York et Philadelphie. Cette municipalité se trouve à deux heures de New York par avion, à moins de trois heures de Cleveland, Detroit et Chicago par bateau, mais aussi à quelques heures de Toronto en train ou en automobile. Bref, la localisation stratégique de cette municipalité entraîne inévitablement la venue d'entreprises. Saint-Laurent a une vocation économique naturelle. Et, la Ville comme les entreprises en tirent profit. Le chemin de l'essor industriel est un carrefour où se réunissent tous les réseaux de communication. Une municipalité et ses industries ne peuvent aspirer à la réussite économique sans être au centre des marchés de tout calibre : marchés locaux comme internationaux.

Michel Desbiens ■

Directeur général adjoint
Module qualité du milieu

Air Canada on the brink

Canada's largest airline is poised to take its place on the world stage

Airlines around the world continue to fight for their survival against the forces of globalization, deregulation and recession.

Canada's largest airline is no different – but Air Canada has taken some dramatic steps to allow it to forge its future on the world stage.

Undoubtedly, Air Canada – serving a country with a population of just 27 million – is not able to compete with the world's megacarriers on sheer size. However, thanks to a series of carefully crafted strategic alliances, Air Canada is already bringing Canadians to more of the world, and the world to Canada.

In a hectic five-month period last year, Air Canada finalized two important agreements with major U.S. carriers – a commercial alliance with United Airlines, and a strategic alliance and equity investment in a rejuvenated Continental Airlines – and one with a powerful European force, Air France. And this fall, an Asian link became reality when Air Canada Chairman, President and Chief Executive Officer Hollis Harris signed off a similar accord with Korean Air.

With this, Air Canada has moved to secure a stable niche as a mid-sized carrier within global networks anchored by these key alliance partners, providing each of them increased efficiency, market strength, global access, network synergy and clout.

What makes these solid steps toward the future all the more surprising is Air Canada's recent history. Just three short years ago, fresh from its auspicious beginning as a completely private airline, Air Canada was forced to perform the most dramatic retrenching in its five-decade history.

In October, 1990, as the worldwide recession hit, Air Canada had its first taste of market forces as privatized entity. In the months that followed, the airline had shed 3,000 employees, surplus aircraft, its downtown Montreal headquarters building and unprofitable international routes. That turbulence continued as the airline recorded stunning losses of nearly \$1 billion Cdn in the years leading up to 1993.

The difficult retrenching is most visible in terms of employment. From a peak of 24,000 employees in 1989, the airline will have dropped 6,000 by December of this year – that's a reduction of 25 per cent.

But what has emerged is nothing less than a dramatically renewed airline. Thanks to the rigid cost reduction, along with employee commitment to sharply increased productivity, there are signs of optimism. During the first half of 1993, the airline's year-over-year revenue rose 1.3 per cent while operating costs fell 5.8 per cent. And Air Canada marked its first profitable quarter in more than two years in June 1993 with a \$67-million operating profit, up from a \$35-million operating loss a year earlier.

The upward trend is expected to continue as increased synergies between Air Canada's partners are realized. In fact, benefits are already evident, as each party recognizes increased traffic thanks to successful joint pricing and marketing initiatives – including the ability of Air Canada's Aeroplan members to accumulate and redeem frequent flyer miles with both United and Continental. And the future holds an even more positive trend as the carriers cooperate in other areas, such as purchasing, which will lower overall costs.

Behind this alliance strategy is the important vision that has guided Air Canada – that an alliance must preserve Air Canada's right to control its own destiny and provide for more – not fewer – jobs in Canada.

In fact, the ability to retain control in an alliance has been front and centre over the past year as a very different approach has been undertaken by Air Canada's major competitor, Canadian Airlines International (CAI).

CAI would like to complete a deal which would see U.S. mega-carrier American Airlines take a \$246-million equity stake in it. In exchange for the cash infusion, American has imposed a series of conditions, including the permanent transfer of several key functions and hundreds

PELLEMON

Services
d'ingénierie

Bâtiment
Énergie
Environnement
Industrie
Travaux publics

8000, boul. Décarie
Montréal (Québec)
H4P 2S4
Tél. : (514) 735-5651
Fax : (514) 737-7988

Dossier transports

of jobs from CAI to American Airlines in Dallas, Texas. The most draconian of American's demands requires CAI to break a contract and move part of its reservations functions from the Canada's Gemini partnership – which CAI owns equally with Air Canada and Covia – to America's U.S.-based reservations system, Sabre. That would likely mean the destruction of Gemini, the sole Canada-based computer reservations system, created in part because of the Canadian travel market's special needs, including bilingualism. Gemini's destruction would also mean the disappearance of some 700 high-tech, value-added jobs in Canada, in favour of a monopoly for American's Sabre system. And it would seriously cripple Air Canada's distribution system.

The debate surrounding CAI's hopes to finalize the American Airlines deal has centered on just how much an airline should give up in order to complete an alliance. In that context, it is interesting to note that even in the cases of Air Canada's closest alliance agreement – a 23 per cent equity investment in Continental Airlines

– the U.S. government maintained its own stringent guidelines to ensure that effective control of the U.S. carrier, its thousands of jobs and its significant investment in that economy, remained clearly in the United States.

In Canada, the debate rages on as to how much CAI should – or should be asked to – give up in order to complete its alliance with American Airlines. For Air Canada, the message remains clear: an alliance at any cost does not benefit the carrier or the home country; it's a strategy that is intrinsic to all its own agreements. Meanwhile, the ultimate judgement of the soundness of Air Canada's strategy will be found in its results over the coming months. And despite the uncertainty surrounding the domestic airline industry, Air Canada remains confident that it has chosen a better approach.

Kym Robertson ■

Manager, Employee Communications
Chef de service, communications avec le personnel
Air Canada

★ ★ ★ ★ ★ LE TOUR DU MONDE EN 365 JOURS



En diffusant, jour après jour, les meilleures émissions de France, de Belgique, de Suisse, du Canada, du Québec et d'Afrique, TV5, c'est le tour du monde en français.

Une vision internationale et vigilante de l'information. Une présence internationale dans le monde des arts, des lettres et des sciences. Un calibre international dans l'univers des variétés, des téléfilms et du théâtre.

Faire le tour du monde, c'est tout un programme à TV5, câble 15*.

* Peut varier. Consultez votre câblodistributeur.



TOUT UN PROGRAMME !

The importance of Pearson International Airport

It is not widely known that virtually every commercial airline flight carries freight in addition to passengers and baggage.

Small aircraft such as the DC9, a fixture on the Toronto-Montreal corridor, may only carry a few hundred kilos of freight. On the other hand, the familiar Boeing 747 "Jumbo", in its COMBI configuration can transport 40 tonnes of cargo in addition to a full complement of passengers and baggage over intercontinental distances.

The availability of so much cargo capacity connecting so many of the world's commercial centres has, over the past 20 years, changed the very nature of the air cargo industry.

Once thought of as an expensive "emergency" service, airfreight has developed into a cost effective link in the modern logistics chain.

Straightforward applications of airfreight solutions to certain transportation problems are easily understood and self evident: grapes picked in

Chile on Monday are flown to Toronto on Tuesday and are in the grocery store on Wednesday; production can be restarted on an assembly line because a critical

spare part, ordered from Paris Wednesday, arrived in Toronto on Thursday afternoon. Less obvious however, is the impact airfreight solutions can have on a company's cash flow, inventory cost, packing costs, and customer service.

Manufactured goods with high value to weight ratios are prime candidates for air transport. Typical examples are: pharmaceuticals, high technology equipment, high fashion and cosmetics. Airfreight's inherent speed (less than 24 hours between Toronto and Paris; less than 72 hours between anywhere in south western Ontario and anywhere in France) can enable manufacturers to reduce their order lead time and inventory requirements. Capital freed up by this process can be redirected to more useful areas.

Short transit time equals faster deliveries

good for cash flow!

In general, goods travelling by air are subjected to less arduous handling than common in other modes of transport. Expensive protective packaging can be minimized with the corresponding savings going directly to the bottom line.

We are fortunate in Toronto to have excellent airfreight links with France.

Three airlines operate 42 direct flights per week between Paris and Toronto which translates into a weekly route capacity of over 500 tonnes.

In addition to being Toronto's gateway to the world, Lester B. Pearson International Airport is also Canada's busiest air centre.

The annual air cargo throughput at Pearson International is about 300,000 tonnes. To bring this figure into perspective, imagine enough merchandise and goods to fill

15,000 tractor trailers. Placed end to end the tractor trailers would form a single unbroken line over 300 km long.

While most of this traffic either originates in, or is destined for, industries and businesses in southwestern Ontario, a significant portion of the cargo passes through Pearson enroute to or from the United States and other countries.

In fact, 25% of Pearson's cargo throughput falls into this category: 75,000 tonnes per year! A quick

look at a map of North American will explain the reason.

The airport is situated in the city of Mississauga, on the northwest boundary



Airbus A340

Photo: AIR FRANCE - direction de la communication

and satisfied customers. Goods shipped on open account are in the clients hands more quickly and payment can be expected that much sooner. Airfreight is

Dossier transports

of Toronto in the centre of Canada's industrial heartland.

Thanks to a sophisticated and modern infrastructure, complimented by simplified customs formalities at the Canada-U.S.A. border, goods are free to travel virtually unimpeded through Pearson to and from such major American commercial centres as Chicago, Detroit, Cleveland and Buffalo. For this reason alone, Pearson is the airport of choice for most companies operating on the south (American) shores of Lake Erie and Lake Ontario. American exporters and importers are attracted by the large selection of direct flights to most major centres in Europe and Asia and the absence of congestion that has become a fact of life at many airports on the U.S. East Coast.

In a global context, Pearson has become a major trans-shipment point for cargo originating in the Far East and moving via a multi-modal form transportation known as Sea-Air.

Sea-Air is a service that has evolved to meet the requirements of certain importers in South America and Europe. It shortens the transit time on goods purchased in the Far East.

Sea-Air offers the importer a compromise: a shorter transit time (vs. ocean freight) at a cost significantly less than air freight.

Goods are shipped on a vessel sailing eastbound from Asia to North America. The vessel docks on the West Coast and the goods are forwarded by truck to Toronto where they are put on aircraft and flown to their final destination. As much as half of Pearson's non-Canadian freight throughput consists of Sea-Air business.

The present site of Lester B. Pearson International Airport was chosen in 1937 and few of the officials involved in the process could have imagined that it would evolve into the world class facility it is today.

By the end of 1993, Pearson will have handled almost 350,000 aircraft

movements, over 20 million passengers and 300,000 tonnes of freight. The vast majority of this activity will take place quietly, efficiently and without incident. In other words, a shining example of modern transportation logistics.

Starber International Inc. is one of Canada's

leading freight forwarders and customs brokers. In addition to our location at Pearson airport we operate offices at all major Canadian airports and border crossings.

Walter Krancevic ■

Airfreight Manager, Starber International Inc.

*«Je cherche un professionnel
qui s'implique, qui sache devenir
un vrai partenaire, qui me suive!»*

La puissance du partenariat

En choisissant notre Groupe, vous avez accès à toute une équipe prête à vous conseiller en matière de gestion d'entreprise. Nos vérificateurs et nos conseillers en fiscalité et en gestion conjuguent leurs efforts et travaillent avec vous en ayant un objectif clair : vous aider à gagner sur tous les plans. C'est ça, la puissance du partenariat.



**Le Groupe
Mallette Maheu**

Un plus pour vos affaires

Présent dans près de 40 villes au Québec

La gestion du trafic aérien à l'index

En vingt ans les avions ont diminué leur consommation de 40 % et ils sont devenus cinq fois moins bruyants. D'autres progrès pourraient découler d'une meilleure gestion du trafic aérien.

Le transport aérien de passagers devant croître de 74% entre 1990 et 2010 – aéroports, constructeurs, motoristes et compagnies aériennes surveillent attentivement les conséquences pour l'environnement. Ainsi, à Paris, le nombre de mouvements d'avions commerciaux traités devrait passer de 440 000 en 1991 à 530 000 en 1996. Toutefois, l'augmentation des mouvements d'avions sera limitée grâce à l'apparition d'appareils gros-porteurs de 600 à 700 places.

En vingt ans, les consommations en carburant des avions ont baissé de 40 % grâce aux progrès techniques. Les compagnies aériennes ont formé leurs pilotes à la conduite économique. « Sur un vol à destination des Antilles, on peut ainsi économiser 2% à 3% du carburant grâce aux navigants », remarque Emmanuel Michal, chargé de l'environnement chez Air France. D'importantes économies pourraient encore être réalisées en améliorant le contrôle aérien surtout en Europe (avec 52 secteurs de contrôle, 31 systèmes et 70 langages informatiques différents). Le coût des embouteillages du ciel est estimé par l'IATA à 5 milliards de dollars en Europe, autant aux États-Unis. « La déréglementation du transport aérien a engendré

un gaspillage considérable, accuse Emmanuel Michal. Sur Paris-Londres, il y a maintenant 50 vols réguliers par jour dans chaque sens, dont certains assurés par des appareils de 50 places. Cela fait à peu près un avion toutes les dix minutes. »

LUTTER CONTRE LE BRUIT

Les nuisances découlant du transport aérien, le bruit notamment, se concentrent essentiellement à proximité des aéroports. En un quart de siècle, des progrès considérables ont été accomplis puisqu'un Airbus ou un Boeing moderne (dits du groupe 5, le moins bruyant) créent une gêne cinq fois inférieure à celle provoquée par un 707 ou une Caravelle (groupe 1). Aujourd'hui, près des deux tiers des flottes qui transitent par Orly ou Roissy, appartiennent au groupe 5, contre un tiers il y a six ans. En 2002, les mauvais élèves des groupes 2 (B727-200, B737-200, Mercure), 3 (DC9-10 et DC9-30), et d'une partie du groupe 4 (DC10-30, DC10-40, B727 SP, B747 SR) auront disparu du ciel européen. Les aéroports encouragent la modernisation des flottes par une politique incitative de modulation des redevances d'atterrissage: à Paris, les appareils du groupe 2 paient 10% de plus que le tarif de base et ceux du groupe 5, 10% de moins que ce même tarif de base.

Les plates-formes aéroportuaires franciliennes possèdent un plan d'exposition au bruit (PEB), ayant pour objectif de maîtriser l'urbanisation des communes

proches de l'aéroport, afin de ne pas exposer au bruit de nouvelles populations. Or « les progrès accomplis pour diminuer les nuisances sonores ces dernières années devraient permettre de restreindre les zones à ne pas urbaniser à proximité de Roissy », selon René Guérin, chef du département environnement d'ADP. Pour les populations déjà installées, les pouvoirs publics ont mis en place un fonds d'indemnisation, grâce auquel 400 logements ont été achetés et 900 immeubles insonorisés, entre 1973 et 1990, moyennant 250 millions de francs.

PROTÉGER LES NAPPES PHRÉATIQUES

Le traitement de l'eau sur les sites aéroportuaires fait également l'objet d'une étroite surveillance. Les fortes pluies peuvent en effet entraîner les polluants, qui peuvent être accidentellement déversés sur les aires de stationnement des avions (détergents issus des stations de lavage, produits de dégivrage et de déglacage, hydrocarbures répandus lors du ravitaillement des appareils). Sur les aéroports parisiens, ce sont, par exemple, plus de 10 000 m³ d'hydrocarbures qui sont manipulés chaque jour, soit 25% des hydrocarbures consommés en Ile-de-France. Et ADP s'impose un taux de rejet d'hydrocarbures inférieur ou égal à 1 mg par litre d'eau sur vingt-quatre heures, contre 10 mg pour Munich, l'un des plus récents aéroports d'Europe.

Roissy compte ainsi 34 séparateurs et un grand ouvrage de retenue en sortie de l'aéroport. Orly dispose de 50 séparateurs d'hydrocarbures et d'un barrage flottant pour récupérer les éventuels résidus, juste avant le confluent de l'Orge avec la Seine. L'an passé, un programme d'amélioration de l'épuration des eaux de 200 millions de francs a été mis en place avec l'Agence de bassin. Au total, ADP va investir dans l'environnement 450 millions de francs sur 1992-1997, incluant notamment

l'analyse permanente de la pollution de l'air grâce à deux stations raccordées au réseau Airparif (réseau automatique de surveillance de la pollution atmosphérique en Ile-de-France) qui mesurent toutes les secondes les taux d'oxyde d'azote, toutes les vingt minutes les taux d'hydrocarbures imbrûlés et toutes les trois heures les particules en suspension. Enfin, d'autres actions sont menées pour réduire les pollutions en vol. Air France et Lufthansa ont conclu un accord avec Airbus pour engager un programme de recherche (Mozaic) sur la composition de l'atmosphère, l'évolution de l'ozone et de la vapeur d'eau. Des instruments seront embarqués à bord de quatre ou cinq A340 dès la fin de l'année pour effectuer des mesures toutes les quatre secondes.

M. R. - Les Échos ■

Article tel que publié dans le numéro des Échos, du 23.09.93

Tempête sur Montréal

Nous apprécions les différents plaisirs que nous procure l'hiver, mais nous apprécions moins, soyons francs, toutes les corvées qu'il nous impose. Pendant de nombreux mois, ils nous faut déblayer, déglacer, déneiger entrées, balcons, escaliers, etc. Pour nous reconforter et nous sentir moins seuls essayons d'imaginer le déroulement, un jour de tempête, d'une opération de déneigement dans une grande ville comme Montréal.

Pour la ville de Montréal, les données sont impressionnantes, 2 000 kilomètres de rues et 3 200 kilomètres de trottoirs à déblayer, 7 millions de mètres cubes de neiges chargées et déchargées dans les sites de disposition des neiges usées et des coûts de déneigement de 57 millions de dollars par années. De plus, de 700 à 3 000 personnes veillent, à un moment ou l'autre, à la bonne marche des différentes opérations de déneigement.

La ville de Montréal a été divisée en 60 territoires pour assurer une plus grande efficacité du déneigement. Chaque territoire s'étend sur une trentaine de kilomètres. Il est autonome, a sa flotte de déblaiement et d'épandage d'abrasifs et de fondants ainsi que son équipe de chargement de la neige. Durant une tempête, tous les territoires sont déneigés simultanément.

La gestion des neiges à Montréal n'est donc pas concentrique, comme dans certaines grandes villes, où l'on déneige le centre ville, le jour de la tempête, et, dans les jours qui suivent, les secteurs périphériques. À Montréal, tous les territoires de déneigement sont déblayés simultanément.

MONTRÉAL, UN JOUR DE TEMPÊTE

Dès que débute une tempête, des bulletins météo sont envoyés régulièrement par Environnement Canada à la ville de Montréal qui les rediffuse dans les différents territoires de déneigement. Les équipes de chaque territoire procèdent alors à l'épandage de fondants et d'abrasifs sur les principales artères et les rues secondaires, en apportant un soin particulier aux pentes, courbes dangereuses, voies rapides, voies réservées au transport en commun, zones scolaires, etc. Toutes ces zones sont clairement identifiées sur des cartes et chaque contremaître, responsable du secteur,

connaît exactement les différentes opérations qu'il doit effectuer lors d'une tempête.

Lorsque l'accumulation au sol atteint environ 2,5 cm, les opérations de déblaiement mécanique des chaussées et des trottoirs sont déclenchées et elles se répéteront à chaque nouvelle accumulation de 2,5 cm de neige. Elles se font en même temps dans tous les secteurs et elles sont jumelées aux opérations d'épandage de fondants ou d'abrasifs sur les tronçons de rues présentant des risques. Lorsque la tempête est terminée, on effectue un dernier

déblaiement et un épandage final pour assurer la fonte des résidus de neige. Si la quantité de neige résiduelle le justifie, un décret de chargement de neige est émis afin d'imposer des restrictions au stationnement dans les rues. Les citoyens sont alors informés douze heures à l'avance qu'ils doivent déplacer leurs véhicules pour permettre le chargement de la neige.

DES APPAREILS MÉCANIQUES PLUS EFFICACES

Des recherches sont effectuées actuellement afin de trouver de nouvelles façons de déblayer mécaniquement ►



Nuit de tempête sur Montréal

► ment les rues en laissant le minimum de neige sur la chaussée. L'expérience a révélé que l'utilisation des pelles traditionnelles présentait un inconvénient puisqu'elles permettaient à une trop grande quantité de neige de « passer » sans être ramassée. Il existe d'autres types de pelles qui, au lieu d'avoir des lames en acier, ont des lames en caoutchouc, elles sont plus performantes pour le nettoyage et plus douces pour le roulement sur la chaussée. La ville de Montréal en continuera d'ailleurs l'essai cet hiver.

LES FONDANTS ET LES ABRASIFS, DES PRODUITS NON INOFFENSIFS

Un fondant est un produit chimique qui abaisse le point de congélation d'un liquide et qui permet de faire fondre la neige ou la glace jusqu'à des températures sous zéro. Il a toujours un impact négatif sur l'environnement. Il a un effet néfaste sur le milieu terrestre en raison de la contamination des sols, sur le milieu aquatique, sur la végétation, etc.

Le fondant le plus utilisé est le chlorure de sodium, communément appelé « sel ». Peu cher à l'achat, il cause des dommages qui sont toutefois très coûteux : des dommages à la chaussée, aux infrastructures, aux œuvres d'art, aux ponts, aux véhicules, etc. Pour minimiser son impact sur l'environnement, on peut lui ajouter un abrasif, de la pierre ou du sable. Grâce à cette modification, la ville de Montréal a ainsi réduit presque de moitié l'épandage du sel sur la chaussée.

Il existe d'autres fondants qui sont moins dommageables comme le CMA qui n'a que peu d'impact sur l'environnement. Il est toutefois moins efficace que le sel et il coûte excessivement cher, 25 fois le prix du sel, soit 1 200 dollars la tonne.

Un autre produit, l'acétate de potassium, est vendu sous forme liquide. Il est utilisé surtout dans les aéroports, aux États-Unis, et un peu au Canada. C'est un produit beaucoup plus performant que les autres fondants. Non corrosif, il n'a à peu près aucun effet négatif sur l'environnement. Même s'il est très coûteux, la ville de Montréal envisage de le mettre à l'essai en quantités très réduites. Elle procédera à l'évaluation de son coût d'utilisation et de son efficacité et ainsi vérifiera si la diminution des effets négatifs sur l'environnement pourrait justifier l'épandage d'un produit plus cher.

La Ville envisage également d'utiliser une saumure qui est une solution saturée de sel. La méthode est intéressante. Le sel est humidifié par jet de saumure avant d'être épandu dans les rues. Cette façon de faire assure une fonte plus rapide, permet une meilleure adhérence du produit à la chaussée et est beaucoup moins dommageable pour l'environnement par la réduction des taux d'épandage qu'elle permet.

Contrairement aux fondants, l'abrasif n'a pas le pouvoir de dissoudre la neige ou la glace et n'est qu'un produit antidérapant.

Récemment, le sable a été remplacé par une pierre concassée. Contrairement au sable, la pierre persiste, en raison de son volume un peu plus grand. Et, ce qui n'est pas négligeable, elle n'adhère ni aux bottes ni aux vêtements. On est donc passé d'une gestion des neiges qui était semi-abrasive et semi-fonte à une gestion antidérapante et sèche. La pierre constitue un atout pour la sécurité du public dans les rues. Mais, ce n'est pas encore le produit miracle. Cette pierre se retrouve, en effet, dans les égouts où elle peut produire, à très long terme, une sédimentation. Elle rend également le nettoyage des rues au printemps plus long et plus difficile.

L'ÉLIMINATION DE LA NEIGE

La ville de Montréal dispose actuellement de quatre grands types de site d'élimination de la neige :

- les emplacements de surface (31% du volume total) et les carrières (21%) où la neige est accumulée;
- le déchargement dans les égouts (20%) où les eaux chaudes des égouts fondent la neige.

Dans ces trois types de site, la neige fondue est acheminée à l'usine de traitement des eaux de la CUM avant d'être déversée dans le fleuve.

Le déversement au fleuve (28% du volume total) constitue le quatrième type de site dont dispose Montréal pour l'élimination de ses neiges usées. Toutefois, les déversements au fleuve cesseront dans deux ans. La Ville respectera ainsi l'énoncé de politique du ministère de l'Environnement qui préconise l'arrêt total du déversement des neiges usées au fleuve, en 1996.

UNE SOLUTION IDÉALE AU PROBLÈME DE DÉNEIGEMENT ?

L'objectif qui devrait être atteint est la minimisation des impacts des opérations de déneigement, entre autres, par la diminution de l'utilisation des fondants et des abrasifs, l'amélioration des équipements et des outils de suivi des opérations. Il faudra également envisager l'utilisation de nouveaux produits, de nouveaux équipements, de nouveaux procédés qui auront beaucoup moins de conséquences négatives sur l'environnement, tout en assurant la sécurité des usagers.

Nous remercions M. Alain LEDUC, du service des travaux publics, qui a bien voulu nous donner les informations nécessaires à la rédaction de cet article.

Arlette Fortin ■

Extrait de l'article publié dans la revue *Municipalité* déc. 92 - janv. 93

Les Chambres de Commerce & d'Industrie et les transports

Le développement de leur circonscription et de leur région est une des principales préoccupations des Chambres de Commerce & d'Industrie en France. Créer des emplois, inciter de nouvelles entreprises à s'implanter dans leur circonscription en leur offrant les conditions les plus favorables ou aider les firmes locales à se déplacer pour bénéficier de meilleures installations, s'inscrit tout particulièrement dans cette perspective.

Définies comme Établissements Publics par la loi du 9 avril 1988 et comme « **organes des intérêts commerciaux et industriels de leur circonscription** », les Chambres de Commerce & d'Industrie sont habilitées, par cette même loi, « **à fonder et à administrer les établissements à l'usage du commerce** », ce dernier thème devant s'entendre de l'ensemble des activités industrielles, commerciales et de services.

Leur qualité d'Assemblées élues composées de commerçants, d'industriels et de prestataires de services, dont les transports, représentant toutes les activités économiques les prédispose donc, notamment en matière de communications, à la fois :

- « pour présenter leurs vues sur les moyens d'accroître la prospérité de l'industrie et du commerce »
- pour intervenir directement dans la création et la gestion des équipements publics utiles à l'industrie du commerce.

L'idée était, à l'origine, d'associer les usagers à la gestion de certains services. C'est essentiellement pour cette raison que les C.C.I. sont, soit concessionnaires de services publics, soit - dans la réalisation et la gestion d'équipements publics -, parties intervenantes, et non entités décentralisatrices de l'autorité concédante.

LA MISSION CONSULTATIVE

L'apport original de l'institution consulaire dans la définition d'une politique des transport et d'équipements consiste dans l'expression des besoins collectifs des milieux économiques dont elle est le mandataire légal.

Il lui appartient donc :

- de recueillir les points de vue de tous les ressortissants, et singulièrement en matière de transport, des transporteurs et des usagers;
- de se faire le porte-parole et le défenseur de ces intérêts généraux auprès de tous les organismes de consultation et de décision au sein desquels s'élabore la politique des transports du pays.

La compétence des Chambres de Commerce & d'Industrie comprend tous les types d'équipement (publics, semi-publics et même privés, dès lors qu'ils sont susceptibles d'avoir une influence dans le développement économique de la circonscription) et concerne aussi bien l'espace urbain que l'espace rural.

S'appuyant sur la connaissance économique de leur circonscription (études complétées par une appréciation qualitative des forces et faiblesses des économies locales), les Chambres de

Commerce & d'Industrie se doivent d'utiliser tous les moyens d'intervention qui leur sont donnés ou qu'elles peuvent se donner, et cela à tous les niveaux.

S'agissant des transports, de l'avis des C.C.I., ils constituent, en eux-mêmes, un des moyens les plus importants d'une politique de développement économique.

Ils doivent s'intégrer à l'ensemble des équipements afin de permettre :

- le meilleur aménagement de l'espace;
- la meilleure situation de compétitivité pour toutes les entreprises, et cela, dans toutes les régions.

À cet égard, un atout précieux réside dans les échanges automatiques de données liées aux opérations de transport, échanges automatiques croissant du fait des progrès télématiques.

Pour atteindre ces objectifs, deux voies sont possibles :

- une première voie consiste en une série de mesures réglementaires conduisant, en fait, à une répartition autoritaire des transports de personnes et de marchandises;
- une deuxième voie conduit à laisser à l'utilisateur le libre choix du mode de transport et à faire en sorte que ce libre choix puisse effectivement s'exercer.



Elle implique, cependant, un effort d'investissement afin, précisément, que les différents modes de transport puissent offrir à l'utilisateur des services convenables.

Les Chambres de Commerce & d'Industrie préconisent cette deuxième voie et peuvent ainsi exprimer des orientations fondées sur les pratiques et leurs expériences.

Ce rôle consultatif s'exerce dans deux types de concertation :

- la concertation institutionnelle :

En application de la L.O.T.I., les C.C.I. participent aux travaux des instances de concertation, telle que le Conseil National des Transports, notamment sur les textes législatifs et réglementaires.

Elles sont, en outre, consultées pour la préparation des grands schémas nationaux et européens d'infrastructures de transports, mais aussi des schémas régionaux ou départementaux des transports, notamment dans le cadre de groupes spécifiques.

Elles sont, par ailleurs, généralement membres des

commissions extra-municipales mises en place par les municipalités, lorsque celles-ci procèdent à l'établissement de plans de circulation. On peut également ajouter que plusieurs C.C.I. sont associées, à tout le moins informées, au choix du taux de versement « transport » et de ses modalités d'emploi, et sont représentées, dans des conditions variables, aux organes chargés de gérer des transports urbains.

- la concertation interprofessionnelle :

Le rôle de concertation interprofessionnelle que peuvent remplir les C.C.I. doit être souligné.

Ainsi, l'étude - déjà ancienne mais intéressante quant à la méthodologie - des causes réelles des difficultés rencontrées dans la desserte des grandes surfaces, menée au sein du Centre de Productivité des Transports (C.P.T.), en concertation avec les C.C.I., a conduit à deux types d'actions :

- une information et une sensibilisation des différentes parties intéressées : transporteurs,

- fournisseurs, distributeurs ;
- l'organisation, à titre expérimental, par quelques C.C.I. (où sont représentées toutes les professions précitées) de réunions de concertation afin de régler les situations conflictuelles éventuelles et de proposer des solutions communes aux problèmes rencontrés.

LA MISSION DE RÉALISATION ET DE GESTION D'ÉQUIPEMENTS EN MATIÈRE DE TRANSPORT DE PERSONNES ET DE MARCHANDISES

- les transports de voyageurs : En complément des missions de consultations précitées, les Chambres de Commerce & d'Industrie sont conduites à réaliser directement, ou à participer, en liaison avec d'autres partenaires, à la création et à la gestion des équipements suivants :

121 aéroports gérés par 110 C.C.I.

17 ports de voyageurs gérés par 16 C.C.I.

38 gares routières de voyageurs gérées par 8 C.C.I.

30 parkings gérés par 26 C.C.I. (souvent en liaison avec des opérations d'urbanisme commercial)

- les transports de marchandises :

Dans ce domaine, les actions des C.C.I. sont les plus importantes : outre les aéroports, qui ont une faible part d'activité de fret, quatre types d'équipements doivent être présentés :

- les ports maritimes :

75 ports maritimes sont concédés à 34 Chambres de

Commerce & d'Industrie ; plusieurs de ces ports étant polyvalents, ce sont, au total : **47** ports de commerce

17 ports de voyageurs (cités précédemment)

48 ports de pêche, qui relèvent de la gestion de C.C.I. Maritimes.

Il convient de noter que les concessions dont il s'agit - concessions d'outillage public - concernent, en principe, les superstructures (engins de levage et de manutention, entrepôts, etc.), les infrastructures demeurant de la compétence de l'autorité concédante. Toutefois, les Chambres de Commerce & d'Industrie participent au financement des infrastructures portuaires par des fonds de concours.

Par ailleurs, les C.C.I. sont représentées au Conseil d'Administration de chacun des 7 grands Ports Autonomes d'intérêt national (9 C.C.I. y sont représentées).

— les ports fluviaux **40 ports fluviaux** sont gérés par 27 Chambres de Commerce & d'Industrie.

Les C.C.I. sont également représentées au Conseil d'Administration des deux Ports Autonomes Fluviaux (Paris & Strasbourg).

— les centres et complexes routiers et les gares routières de marchandises

57 complexes routiers ont été réalisés, directement ou en liaison avec l'Association Nationale des Centres Routiers, par 50 C.C.I.

La mise en place de semblables équipements est

FRENCH

IMMERSION

D'ANGLAIS

CANADA - FRANCE - U.S.A.



CENTRE INTERNATIONAL LINGUISTIQUE BOUCHEREAU
Tél. (514) 842-3847 ou (416) 367-1147

FORMATION - TRADUCTION

Dossier transports

actuellement envisagé par plusieurs autres Compagnies Consulaires (18 projets).

— les entrepôts

L'article 144 du Code des Douanes dispose qu'un entrepôt public ne peut être concédé qu'à une commune, un Port Autonome ou une Chambre de Commerce.

Par « entrepôt public », il faut entendre « entrepôts de douane » dans lequel certaines catégories de marchandises sont admises selon des modalités définies par le Code des Douanes (Article 141 et Articles 142-1e et 3e).

En outre, en vertu des dispositions concernant la création d'entrepôts et, par extension, les Compagnies Consulaires ont été conduites à réaliser des magasins généraux. C'est ainsi que 68 entrepôts et magasins généraux sont gérés par 54 C.C.I.

La réalisation de ces équipements s'est effectuée dans le cadre de la plus large concertation avec l'ensemble des partenaires intéressés (collectivités locales, professions).

Plusieurs d'entre eux

(notamment ports fluviaux et complexes routiers) constituent ce que l'on appelle des « plates-formes multimodales publiques » regroupant, sur un site commun raccordé à plusieurs moyens de transport « fer/eau/route », l'ensemble des opérateurs concernés (chargeurs, professionnels du transport, opérateurs publics et parapublics).

Ce concept de plate-forme intègre, de plus en plus, les mutations s'opérant actuellement dans la logistique. Enfin, quelques autres actions des C.C.I. qui, si elles restent marginales, peuvent être citées car elles témoignent à la fois de leur volonté de pallier une défaillance du secteur privé ou public et de promouvoir le développement de leur circonscription:

7 C.C.I. et 2 C.R.C.I. ont participé à la mise en place de **7 aires de services sur autoroutes** (l'une d'elles, Valenciennes, a racheté des péages d'une autoroute urbaine)

Un petit nombre de C.C.I. ont réalisé des pistes d'essai pour véhicules routiers.

En CONCLUSION, trois observations peuvent être formulées:

• Pour éclairer leurs actions, les Chambres de Commerce & d'Industrie ont mis en place des outils de concertation:

- Commissions chargées des transports dans les C (R) CI
- Commission Transports à l'A.C.F.C.I.

- Commission Transports au sein d'EUROCHAMBRES
Elles participent également à des Conférences Transfrontières et se concertent, enfin, avec les Chambres d'Agriculture et les Chambres de Métiers, au sein des Offices des Transports et des P.T.T.

• Les Chambres de Commerce & d'Industrie, de par leur statut et leur caractère

interprofessionnel, sont le lieu de rencontre des principaux agents économiques qui doivent à la fois y confronter leurs positions, aboutir à la meilleure expression des besoins économiques et rendre opérante la concertation interprofessionnelle, notamment entre toutes les parties intéressées par les transports.

• Après dix ans de décentralisation, les Chambres de Commerce & d'Industrie doivent aujourd'hui inscrire leurs actions dans un contexte de partenariat accru, qui est devenu une évidence, souhaitée à la fois par les agents économiques et les collectivités locales.

Jean Bessat ■

Directeur de l'Aménagement et des Équipements à l'A.C.F.C.I.



ROBIC

DEPUIS 1892

AGENTS DE BREVETS ET MARQUES
PROTECTION DES DROITS DE PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

LEGER ROBIC RICHARD

AVOCATS

55 ST-JACQUES, MONTRÉAL, QUÉBEC H2Y 3X2 FAX: (514) 845-7874
TÉL.: (514) 98 R-O-B-I-C

La maîtrise des intangibles

COMITÉ D'ACCUEIL



CANADA-FRANCE INC.

Depuis 18 ans à votre Service

Permis Grossiste et Détaillant

L'AGENCE DE VOYAGES
FRANÇAISE AU CANADA

DÉPT RÉCEPTIF CANADA ET USA : Tous voyages Groupes et Individuels : Voyages à thèmes, Touristiques, Professionnels, Motivation, Récompense, Congrès, Séminaires. Billets d'avion Europe/Amérique du Nord/Europe.

DÉPT EXPORT TOUTES DESTINATIONS : Toutes réservations pour Comptes commerciaux, Voyages d'agrément ou d'affaires : Billets d'avion, Hôtels, Voitures, Pass de train. Tous voyages de groupes sur mesure.

1183, Av. Union, Montréal (Qc) H3B 3C3, CANADA Tél.: (514) 875-6172 Fax (514) 875-9669



UNE FORCE EN MOUVEMENT



**Une entreprise canadienne
qui privilégie la gestion
décentralisée et
la croissance à long terme.**

Une position de premier plan dans plusieurs créneaux spécialisés: une gamme complète de matériel de transport-passagers ferroviaire; les avions d'affaires de Canadair et de Learjet; les avions de transport régional de Canadair et de de Havilland; les systèmes de défense aérienne rapprochée de Shorts; la motoneige Ski-Doo®; la motomarine Sea-Doo®.

Une compétence reconnue dans la fabrication de composants de cellules d'avions et de nacelles de moteurs.

Des installations de fabrication en Amérique du Nord et en Europe: Canada, États-Unis, Mexique, Autriche, Belgique, Finlande, France, Royaume-Uni.

Des marchés dans quelque 60 pays.

Un effectif de plus de 32 000 personnes.

Les transports en France : constats et perspectives

LES TRANSPORTS DANS L'ÉCONOMIE

La valeur ajoutée des transports représente 4,4% du PIB, avec une croissance moyenne en volume de l'ordre de 3% par an au cours de la dernière décennie, supérieure de plus d'un demi-point à celle du PIB.

Le secteur des transports emploie 880 000 salariés, en croissance d'environ 0,7% par an au cours des dix dernières années.

Les investisseurs en infrastructures, évalués à 90 mdsF (20 mds de \$ CDN) par le groupe Transport 2010 du CGP, absorbent 6,5% de la FBCF totale, soit 1,4% du PIB.

La consommation des ménages en transport atteint 590 mdsF (131 mds \$ CDN) soit 15,3% de leur consommation totale en 1990 (14,5% en 1991) dont :

- 4,3% en achats de véhicules (3,8% en 1991) poste le plus sensible à l'évolution de la conjoncture;
- 8,7% en dépenses d'utilisation (8,5% en 1991);
- 2,2% en transports collectifs ferroviaire, bus et cars, aérien... (2,2% en 1991).

LES TRAFICS

Trafic intérieur des marchandises: 226 milliards de tonnes-km en 1991 (y compris les oléoducs, les véhicules utilitaires légers et les poids lourds étrangers), la route et le fer en acheminant respectivement 65 et 22%, les oléoducs et la voie d'eau 10 et 3%.

725 mds de voyageurs-km en transport intérieur de voyageurs en 1991, la voiture étant encore plus prépondérante (plus de 82%) que la route pour les transports de marchandises; pour les transports collectifs, le fer et le métro acheminant 10% des voyageurs-km, les autobus-autocars 6% et le transport aérien intérieur 1,6%.

Pour la route qui est largement majoritaire, le trafic se décompose approximativement comme suit en termes de véhicules-kilomètres: 33% sur autoroutes et routes nationales, 40% sur les routes départementales et communales, 27% dans les villes de plus de 5 000 habitants.

Les trafics de voyageurs interurbains devraient augmenter de 75% d'ici 2010 et les trafics de marchandises d'environ 50% (selon le groupe Transport 2010 du CGP). Cette croissance du trafic interurbain de voyageurs se ferait principalement sur autoroutes, et à un degré moindre sur le réseau TGV en fonction de la réalisation des lignes nouvelles. La croissance du trafic aérien, tant intérieur qu'international, est restée vive jusqu'en 1989 (8% par an en transport intérieur de 1982 à 1989) mais elle manque un pallier en 1990 et 1991.

En termes de consommation d'énergie, les transports sont devenus

le premier secteur consommateur de pétrole. Leur part dans la consommation de produits pétroliers est passée depuis 1981 de 47 à 61%, celle de l'industrie diminuant de 19 à 12%, et celle du résidentiel et tertiaire de 31 à 23%.

Le commerce extérieur français acheminé par voie maritime mais détourné vers des ports étrangers constitue un indicateur de compétitivité de notre système de transport.

C'est surtout à l'importation que ces trafics détournés augmentent. Avec 14,5 millions de tonnes en 1991, ils représentent 16% de nos importations maritimes hors pétrole. À l'exportation, 6,9 millions de tonnes sont captés par les ports étrangers, soit 11% de nos exportations maritimes.

Évolution des parts de marché des différents modes de transport terrestre de marchandises

Au début des années 80 les parts respectives de la route et du fer s'étaient stabilisées. Mais depuis lors, on retrouve les tendances observées au cours des décennies précédentes.

Ainsi de 1980 à 1991, la route (le trafic des véhicules français sur notre territoire) gagne 12 points (de 58 à 70% du trafic mesuré en t-km), le ferroviaire en perdant 9 (de 35 à 26%) et la voie d'eau 2 (de 6 à 4%).

C'est le trafic ferroviaire en wagons isolés qui chute, alors que les trains entiers demeurent compétitifs. Le transport combiné progresse, mais sa part reste modeste: 5% du total des tonnes-km en 1991 (3,5% en 1980).

COMPARAISON AVEC NOS PARTENAIRES EUROPÉENS

La part du trafic routier de marchandises est encore plus importante qu'en France, en Espagne, en Italie et au Royaume-Uni; équivalente en Belgique, elle est moins importante en Allemagne et surtout aux Pays-Bas principalement à cause de l'importance du trafic fluvial dans ces deux pays.

C'est en France que la part du ferroviaire demeure la plus importante, davantage qu'en Allemagne et en Belgique où cette part est voisine de 20%, et ailleurs elle est inférieure à 11%.

La part des voies navigables est voisine de 59% aux Pays-Bas, de 20% en Allemagne et de 12% en Belgique; elle est très faible partout ailleurs.

Pour les transports de voyageurs,

- la part de trafic (en voyageurs-km) de la voiture particulière est voisine de 85% en France, en Allemagne, en Belgique, ainsi qu'aux Pays-Bas et au Royaume-Uni;
- la part du ferroviaire diminue dans tous les pays, mais beaucoup moins en France à cause des TGV, aussi c'est en France qu'elle ►

- est la plus importante aujourd'hui (9% en 1990) ce qui n'était pas le cas en 1970; la part du ferroviaire n'est plus que de 5 à 7% dans les autres pays;
- la part des autobus et autocars a toujours été faible en France (6% des voy-km en 1990) alors qu'elle atteint 8% en Allemagne, 11 à 13% en Belgique et en Italie, et plus de 17% en Espagne; cette part a beaucoup diminué depuis 20 ans dans tous les pays, sauf en Italie où elle augmente et en France où la baisse est faible.

LES INFRASTRUCTURES À GRANDE VITESSE

Les autoroutes

Au premier janvier 1991, la longueur du réseau autoroutier est de 6 824 km, dont 5 475 km d'autoroutes concédées. À l'issue du nouveau schéma directeur, le réseau autoroutier sera porté à 9 530 km, plus 2 590 km de liaisons d'aménagement du territoire ou assurant la continuité du réseau autoroutier.

Les TGV

Les lignes empruntées par les TGV atteignent 4 982 km fin 1991, dont 700 km de lignes nouvelles. À l'horizon 2015 le réseau TGV représentera environ 11 000 km.

La part de financement des infrastructures à grande vitesse (autoroutes et TGV) a considérablement augmenté en 20 ans: elle est passée de 29 à 52% du total des dépenses de l'État, de la SNCF et des sociétés d'autoroutes. La part du ferroviaire (réseau classique des grandes lignes et TGV) s'accroît de 13 à 37% de ce même total de 1971 à 1992.

LES INVESTISSEMENTS EN INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Ils s'élèvent à environ 90 mdsF (moyenne des années 1988 à 1990 selon le groupe Transports 2010 du Commissariat Général du Plan).

Sur ces 90 mdsF, 37 sont consacrés à la voirie départementale et communale, les 53 restants aux grandes infrastructures nationales et de transport urbain: 17 mdsF aux routes et autoroutes; 14,5 mdsF au ferroviaire (dont 8,5 mdsF au titre du TGV); 16,5 mdsF au transport urbain; et 5 mdsF aux autres infrastructures - aéroports, ports, voies navigables.

SITUATION DES ENTREPRISES

La SNCF voit ses résultats se dégrader, le taux de marge diminue depuis 1988, mais les investissements progressent fortement, ils représentent 65% de la valeur ajoutée en 1991, les frais financiers absorbant 89% de l'EBE (Excédent brut d'exploitation).

La RATP: l'augmentation des tarifs en 1991 explique l'évolution favorable des comptes alors que le trafic diminue; les investissements augmentent (à 46% de la valeur ajoutée en 1991), les frais financiers absorbent 55% de l'EBE.

Les taux d'investissements d'Air France et d'Air Inter sont comparables alors que les frais financiers pèsent trois fois plus fortement sur l'EBE pour Air France.

Investissement et frais financiers des Entreprises Nationales en 1991:

	SNCF	RATP	Air France	Air Inter
Taux d'investissement (FBCF/VA)	65%	46%	33%	32%
Taux de frais financiers (intérêts versés/EBE)	89%	55%	45%	13%

Source: Commission des Comptes des Transports de la Nation

Les entreprises de transport routier: leur taux de marge ne cesse de se dégrader depuis 1987 (de 28,1% en 1987 à 23,4% en 1991) du fait d'un effet de ciseaux entre la baisse des prix et l'augmentation des coûts. Leur taux d'investissement qui avait augmenté jusqu'à 23% de la valeur ajoutée en 1989 chute à 19% en 1990 et 1991.

Olivier Paul-Dubois-Taine ■

Conseiller du directeur pour les transports
Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme

UN RÉSEAU INTERNATIONAL

Notre équipe de professionnels
et nos services multidisciplinaires :
des atouts précieux pour la réalisation
de vos projets d'exportation,
d'implantation
ou de recherche de partenaires

Raymond Chabot International Inc.,
un allié dans le développement
de vos marchés internationaux

CANADA

600, rue de La Gauchetière Ouest
Bureau 1900
Montréal (Québec) H3B 4L8
Téléphone : (514) 878-2691
Télécopieur : (514) 878-4326

FRANCE

Tour Fiat, Cedex 16
92084 Paris La Défense (6)
Téléphone : (33.1) 47.96.63.90
Télécopieur : (33.1) 47.96.63.96



Calendrier des salons spécialisés en France

JANVIER 1994

• CONFORTEC - Salon Professionnel International des Appareils Ménagers et Articles de Cuisine.	Paris	13-16 janv.
• Salon International du Meuble et du luminaire.	Paris	13-17 janv.
• BIJORHCA - Salon International des Arts de la Table, Orfèvrerie, Cadeaux, Horlogerie, Bijouterie Joaillerie.	Paris	14-18 janv.
• LE MONDE DE L'ENFANT - Salon International Puériculture et du Jouet 1 ^{er} âge.	Paris-Nord	26-01 janv.
• Salon International du Prêt-à-Porter Féminin, Masculin et de la Lingerie.	Paris	29-01 janv.

FÉVRIER 1994

• SIPPA - Salon International Professionnel de la Papeterie et de la Bureautique.	Paris-Nord	03-07 fév.
• PAAS International - Salon International Professionnel de la Décoration de la Maison.	Paris	11-15 fév.
• SIMA - Salon Professionnel International de l'Agrofourniture.	Paris-Nord	13-17 fév.
• SIMODEC - Salon International de la Machine-Outils de Décolletage.	La Roche-sur-Foron	21-26 fév.
• INTERSUC - Salon International de la Confection Chocolaterie, Pâtisserie, Biscuiterie, Produits Gourmets et de la Boulangerie-Pâtisserie.	Paris-Nord	26-03 fév.
• Salon International de l'Agriculture.	Paris	27-06 fév.

MARS 1994

• Salon International des Professions de l'Image Photo - Vidéo et Numérique.	Paris	06-10 mars
• SIG - Salon Professionnel International des Articles et de la Mode des Sports et Loisirs d'Hiver et de Montagne de Grenoble.	Grenoble	13-16 mars
• Salon International des Industries de la Fourrure	Paris	19-21 mars

Pour tous renseignements :
PROMOSALONS CANADA

MONTRÉAL

tél. : (514) 861-5668

fax : (514) 861-7926

TORONTO

tél. : (416) 929-2562

fax : (416) 929-2564



PROMOSALONS

Salons et expositions au Canada

JANVIER 1994

• Salon du Meuble de Toronto - Toronto Furniture Market	Toronto	10-13 janv.
• Salon International Canadien du Matériel Agricole - Canadian International Farm Equipment Show Lieu: International Center	Toronto	19-22 janv.
• Salon de l'Électroménager - Metro Home Show Lieu: Metro Toronto Convention Center.	Toronto	20-24 janv.
• EXFOR - Salon de l'Industrie Papetière Lieu: Palais des Congrès.	Montréal	26-28 janv.

FÉVRIER 1994

• RENDEZ-VOUS - Salon Rendez-vous.	Montréal	07-10 fév.
• A.C.A.S. - Exposition Internationale de l'Association Canadienne des Articles de Sport - Lieu: Place Bonnaventure/Palais des Congrès pour le Footwear.	Montréal	14-17 fév.
• Salon de la Mode - Salon International de la Mode Masculine et Féminine - Lieu: Palais des Congrès.	Montréal	21-23 fév.

MARS 1994

• Salon des Équipements pour Bateaux - Ontario Cottage and Boat Show - Lieu: Métro Toronto Convention Center.	Toronto	04-07 mars
--	---------	------------

Calendrier des activités à venir de la Chambre de Commerce Française au Canada

JANVIER 1994

**mercredi
19 janvier
"Mercredi de Noël"**

Le Mercredi de Noël sera organisé chez COSMAIR CANADA le 19 janvier 1994 à 17h30.

**jeudi
20 janvier
"déjeuner-conférence"**

Madame Marie-Monique STECKEL, président de France Télécom North America, animera un déjeuner le jeudi 20 janvier 1994 au Salon Ovale de l'hôtel Ritz-Carlton-Kempinski de Montréal.

MAI 1994

**vendredi
13 mai
"Bal de la Chambre"**

Le Bal annuel de la Chambre de Commerce Française au Canada aura lieu le 13 mai 1994 à l'hôtel Ritz-Carlton-Kempinski de Montréal.

Pour de plus amples informations ou réservations, nous vous invitons à prendre contact avec Madame Frédérique LASSALLE, chargée des Relations Extérieures et Événements Spéciaux à la Chambre de Commerce Française au Canada.

Tél.: (514) 281-1246

Fax: (514) 289-9594

Du samedi 7 au vendredi 13 mai 1994

Semaine Normande à Montréal

GUY & GILBERT

A V O C A T S

D

roit des affaires

Droit administratif

Droit agricole

Droit de la construction

Droit des assurances et de la responsabilité

Droit de l'environnement

Droit fiscal

Droit immobilier

Droit municipal

Droit de la santé

Droit des transports

Droit du travail

Financement

Insolvabilité

Litige

Propriété intellectuelle

Du leadership en droit

MONTRÉAL

770, rue Sherbrooke Ouest
Bureau 2300
Montréal (Québec) H3A 1G1
Téléphone : (514) 281-1766
Télécopieur : (514) 281-1059

PARIS

77, rue Boissière
75116 Paris (France)
Téléphone : (1) 44-17-48-00
Télécopieur : (1) 45-01-86-41
Telex : Raffin 620565 F

Infos... Infos... Infos... Infos... Infos...

Nouveaux membres :

Corporatifs :

FRANCE TÉLÉCOM NORTH AMERICA
 Mme Marie-Monique STECKEL, Président
 CORPORATION FINANCIÈRE TÉLÉSYSTEME
 M. Alan McIntosh, Directeur Commercial Groupe Mobiles
 GEC ALSTHOM-SIGNARAIL INC.
 M. Paulain MOSCOVI, Directeur Général

Individuels :

HÔTEL INTERCONTINENTAL
 M. Didier BOIDIN, Directeur
 LE GROUPE CANAM MANAC
 M. Jean CAMARRE, Vice-Président International
 EDUMIGRO
 M. Didier RABETTE, Vice-Président Développement
 Michel GARCIA, Consultant en économie d'énergie
 O.M.I. - Office des Migrations Internationales.
 M. Alain TRITZ, Délégué pour le Québec
 Georges VILLEDARY et Ass.
 M. Georges VILLEDARY, Président
 BANQUE COMMERCIALE ITALIENNE
 M. Gaetano di LORETO, Vice-Président adjoint
 MUSÉE D'ART CONTEMPORAIN
 Mme Manon BLANCHETTE, Cadre Conseil
 U.Q.U.A.M.
 M. Michel ARCHAMBAULT, Titulaire de la chaire de Tourisme

Nouvelles de nos membres :

■ **Air France** : Le plus récent quadriréacteurs long-courrier sur la ligne Montréal-Paris
 Air France offre à sa clientèle sur la ligne Paris-Montréal-Paris le plus moderne des quadriréacteurs long-courrier au monde, le A340 conçu et fabriqué par Airbus Industrie, de Toulouse. Cet appareil, qui offre en version A340-200 le plus long rayon d'action de tous les avions commerciaux (il a réalisé l'été dernier un tour du monde avec une seule escale), effectue le vol Paris-Montréal-Paris à raison

de trois ou quatre fréquences hebdomadaires, en fonction des mois, les autres services quotidiens étant assurés en B747.
 Premier quadriréacteur long-courrier européen, le A340 est un appareil conçu non seulement pour franchir de longues distances, ce qui n'est pas le cas de la ligne Montréal-Paris, mais aussi pour permettre avec de remarquables économies en frais d'opération l'exploitation de lignes à densité moyenne, desservies sur une base quotidienne.

Les passagers qui en ont déjà fait l'essai louent le confort de ses fauteuils, l'espace dont dispose chaque usager ainsi que la qualité remarquable du système de divertissement en vol.

■ BNP : privatisation à guichets fermés

Le succès de la privatisation de la Banque Nationale de Paris conforte « le capitalisme populaire » cher au gouvernement d'Edouard Balladur et confirme l'engouement actuel des Français pour l'épargne. La réussite est confirmée : 2,8 millions de particuliers (dont 1,6 étaient clients de la banque), se sont portés acquéreurs des actions de la BNP, dépassant les estimations les plus optimistes de la banque, qui en escomptait un million et demi.

La demande a dépassé de cinq fois le montant des titres offerts initialement. Le gouvernement, qui avait promis d'attribuer quarante actions à chaque actionnaire, a dû ramener ce nombre à quinze.

■ L'ESA et Aérospatiale signent le contrat Huygens

Jean-Marie Luton, Directeur général de l'Agence spatiale européenne (ESA) et Louis Gallois, Président directeur général d'Aérospatiale, viennent de signer le contrat pour le développement de la sonde planétaire Huygens

du nom de l'astro-physicien hollandais qui a découvert Titan en mars 1655. Huygens représente la participation de l'ESA à une mission conjointe ESA/NASA appelée Cassini, pour l'étude du système Saturnien. Huygens est destinée à l'étude de Titan, la plus grande des lunes de Saturne. C'est la première fois que l'Europe s'est engagée dans un programme planétaire comportant une entrée dans l'atmosphère.

■ Mitsubishi monte dans le Global Express de Bombardier

Bombardier a choisi Mitsubishi pour produire la voilure et une partie du fuselage du Global Express, son prochain avion d'affaires, dont le programme de développement est estimé entre 800 millions et 1 milliard de dollars. Le constructeur canadien souligne que d'autres partenaires devraient se joindre au projet d'ici la fin de l'année. Le jet d'affaires, qui pourra transporter 8 passagers sur une distance de 6 500 miles nautiques, l'équivalent de New York-Tokyo, coûtera 28 millions de dollars l'unité. Le premier vol est prévu en 1996 pour une mise en service en 1998.

■ **Alcatel** achète les câbles sous-marins de Northern Telecom, devant le no.1 mondial dans ce secteur avec 40 % du marché, devant AT & T et Fujitsu.

Infos... Infos... Infos... Infos... Infos...

Autres nouvelles:

■ **ALENA.** Un sondage récent montre que 58% des Canadiens sont contre, 29% pour et 13% sans opinion.

Désormais, une majorité de l'opinion affirme s'opposer à l'accord de libre échange nord-américain, contre 47% il y a un an.

C'est en Ontario que l'opposition est la plus forte: 69%.

■ **Production industrielle** en hausse. Les industries canadiennes fonctionnaient à 79% de leur capacité au deuxième trimestre 1993, ce qui confirme la lente sortie de la crise. Ce chiffre demeure toutefois inférieur

à la moyenne de 82% enregistrée au cours des 7 dernières années.

■ **Le pont le plus long:** Le Ministre des Ressources Naturelles et du Travail et les représentants du consortium international STRAIT CROSSING DEVELOPMENT INC ont signé un contrat de 840 millions \$ can pour la construction du pont de 13,5 km qui reliera l'île du Prince-Édouard au Nouveau-Brunswick et au continent. Les travaux du pont le plus long du monde devraient durer 4 ans et procurer du travail à 1 000 personnes par an.

■ **Gaz de France** investit 100 millions dans Noverco. Gaz de France, une importante société d'État française œuvrant dans le secteur du gaz naturel, investit 100 millions dans le groupe québécois Noverco, le holding qui contrôle Gaz Métropolitain.

Cette transaction, doit permettre à Gaz Métro-

politain d'occuper une position de « plaque tournante de l'industrie gazière » dans l'Est du continent nord-américain. Cet investissement permet à Gaz de France d'acquérir une participation de 24 p. cent dans Noverco, dont l'avoir propre passe à 420 millions à la suite de cette injection d'argent.

Communiqués:

Revue de presse mensuelles

Nous vous informons que la Chambre de Commerce Française au Canada tient à votre disposition ses 2 revues de presse mensuelles consacrées:

- Au Canada (abonnement annuel de 214 \$ CAN TTC).
- À la France et à la C.E. (abonnement annuel de 234 \$ CAN TTC).

Ces revues de presse reprennent les thèmes consacrés à la conjoncture politique et économique, aux nouvelles sectorielles, accords du GATT et autres faits marquants de l'actualité.

Le guide d'Affaires - Annuaire 1994

des membres de la Chambre de Commerce Française au Canada, sera disponible en février 1994. Ce document, véritable ouvrage de consultation régulière de 170 pages, apporte notamment des informations très précises sur le Canada et la France dans les domaines économiques, juridiques, fiscaux, réglementaire...

Nous vous invitons à vous adresser au secrétariat de la Chambre de Commerce: Madame Jacqueline THOUNY, pour apporter toute modification vous concernant ou pour vos annonces publicitaires, avant la fin décembre 1993. Tél.: (514) 281-1246.

Carte UCCIFE 1994

Demandez votre carte UCCIFE 1994, elle vous permettra:

- De vous faire reconnaître dans chacune des Chambres de Commerce et d'Industrie à l'étranger (68 répartis sur tous les continents).
- D'avoir accès aux services d'informations des Chambres de Commerces.
- De bénéficier de tarifs spéciaux sur:
 - les banques de données,
 - certaines publications économiques françaises,
 - des réservations d'hôtels et de locations de véhicules en France et à l'étranger.



Conjuguer expérience et R-D pour livrer de véritables solutions d'affaires

Une prestation de services axée sur les méthodes et un investissement soutenu dans la R-D ont permis à DMR de devenir, en vingt ans, l'un des principaux fournisseurs internationaux de services fondés sur les technologies de l'information.

Montréal: (514) 877-3301
Paris: 33-1-45-61-45-85

Quand le savoir-faire compte

Canada
États-Unis
Australie
Royaume-Uni
Belgique
Pays-Bas
Allemagne
Suisse
France
Nouvelle-Zélande

Infos... Infos... Infos... Infos... Infos...

Propositions d'affaires :

Les entreprises françaises suivantes recherchent :

- ❶ Entreprise spécialisée dans la fabrication et la distribution d'emballage souples pour la stérilisation médicale et hospitalière, recherche importateurs et grossistes-distributeurs spécialisés dans le domaine médical.
- ❷ Prestataire de services de traduction technique, juridique et autre, s'occupant de la mise en page, de l'édition et de la reprographie de la documentation, recherche clientèle directe dans tous secteurs.
- ❸ Fabricant de pièces mécaniques pour circuits hydrauliques (filtres à huile, filtres clapets, clapets de surpression, directeurs de particules, bouchons magnétiques), recherche clientèle directe ou agent commercial afin d'établir des contacts dans l'aéronautique.
- ❹ Entreprise spécialisée dans le prêt-à-porter masculin haut de gamme PACO RABANNE (costumes, vestes, pantalons) recherche grossistes, distributeurs, importateurs, ou agents commerciaux pour exporter ses produits sur le marché canadien.
- ❺ Société d'ingénierie spécialisée dans la mise au point de procédés industriels propres aux industries agro-alimentaires pour l'extraction de molécules, dans le domaine des industries laitières, recherche des clients directs et envisage d'opérer des transferts de technologie sur le Canada.

Études publiées par le PEE de Montréal

(Coût unitaire 65\$ CDN)

- La production privée d'électricité au Québec
- Le marché de la lunetterie et des articles optiques au Québec
- La protection de l'environnement au Québec
- Les procédures de référencement des vins et spiritueux auprès des monopoles du Québec et des Provinces Maritimes
- Le marché des Vins et Spiritueux
- Le Capital-Risque

Contactez Monsieur le Conseiller Commercial de France à Montréal au (514) 878-9851.

Service aux entreprises :

Nous avons accueilli, du 27 novembre au 4 décembre 1993 une mission de Marne la Vallée, organisée en collaboration avec la CCI de France.

Cette mission était composée des entreprises suivantes :

ECT: Entreprise spécialisée dans la fabrication de résistances électriques tissées pour appareils de chauffage (convection et rayonnement), banc de charge et de décharge, recherche des clients directs parmi les fournisseurs d'électricité et dans les industries de chauffage électrique.

MIL: Entreprise spécialisée dans la fabrication de prothèses internes de la hanche (tête, tige, cotyle...), et d'implants oculaires et dentaires, recherche importateurs, grossistes, distributeurs ou clientèle directe dans les domaines de l'orthopédie et de l'ophtalmologie.

MATRA DATAVISION: Société spécialisée dans le développement et la commercialisation de logiciels de conception et de fabrication assistées par

ordinateur (CFAO), recherche des distributeurs dans le domaine du dessin pour les bureaux d'études, ou de programmation des machines-outils à commande numérique.

SIGMA PHI: Fabricant d'électro-aimants et de bobines électromagnétiques utilisées dans l'industrie médicale et pour la recherche en physique nucléaire, recherche agent commercial afin de diffuser ses produits sur le marché canadien.

OREG: Fabricant de robinetterie industrielle (vanne à papillon, clapet anti-retour), recherche importateurs, et grossistes-distributeurs, en fonction des régions, pour une couverture optimale du marché canadien, dans les secteurs de l'industrie et des services généraux du bâtiment.

CAO DIFFUSION: Société spécialisée dans la fabrication et l'édition de logiciels d'automatisation de gros systèmes à partir de micro-ordinateurs, recherche importateurs, grossistes-distributeurs, en vue d'opérer des transferts de technologie.

Infos... Infos... Infos... Infos... Infos...

SCIENTIFIC CONCEPT: Fabricant de logiciel d'intégration de PC en environnement client serveur IBM AS400, «COOPERATE», recherche importateurs, grossistes-distributeurs dans tous secteurs.

Au cas où vous seriez intéressé par les opportunités d'affaires proposées par ces entreprises, nous vous invitons à contacter nos services commerciaux au (514) 281-1246.

Les prochaines missions seront organisées avec la collaboration des CCI de:

- Lyon, du 31 janvier au 4 février
- Paris, du 7 au 11 mars
- Basse Normandie, du 7 au 13 mai

Manifestation:

Son excellence, Monsieur John Beck, ambassadeur de la Communauté Économique Européenne à Ottawa, a donné le 12 novembre 1993, une allocution à l'hôtel Intercontinental à Montréal, devant un parterre de plus de 170 chefs d'entreprise. Cet événement fut organisé dans le cadre de la conférence des Chambres de commerce de la Communauté Économique Européenne du Canada.

Au cours de ce déjeuner, son excellence, Monsieur John Beck, a présenté les problèmes auxquels est confrontée la structure du GATT ainsi que l'importance des renégociations actuelles des accords de Blair House pour le commerce mondial et plus particulièrement pour les échanges Franco-Canadiens. Il a souligné en outre l'importance que revêtent des sujets comme la Politique Agricole Commune, la culture et les services dans ces renégociations.

Suite à son allocution, son excellence Monsieur John Beck a répondu à plusieurs questions du public, suscitées par la qualité et le sujet de son intervention.

Nominations:

- Nous adressons nos plus vives félicitations à **Mademoiselle Isabelle HUE** qui vient d'être nommée responsable du secteur Canada à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris (CCIP).

Isabelle HUE travaille depuis plusieurs années à la section Amérique du Nord de la CCIP, et nous avons eu le plaisir de l'accueillir dans notre chambre de commerce pendant 7 mois en 1989 et 1990, au titre de chargée de mission.

Son dynamisme et ses qualités professionnelles feront que sa nomination, qui fait suite à une création de poste, ne pourra que raffermir notre collaboration avec la CCIP.

- Nominations dans les services français à Montréal:
Ont pris récemment leurs fonctions:
 - **Mme Édith NOWAK**, Consul Général adjoint à Montréal
 - **M. Jean-François BAZIN**, Chef du service de presse (Consulat Général de France à Québec)
 - **M. Antoine MYNARD**, Attaché scientifique (Service culturel et scientifique du Consulat Général de France à Québec)
- Arrivées d'agents aux PEE Canadiens
 - **M. Francis GERONIMI**
Attaché Commercial au PEE d'Ottawa
 - **M. Michel CONNEN**
Attaché Commercial, Chef du Poste de Vancouver
- Nouveaux responsables et/ou chefs d'entreprises au Québec
 - **Monsieur BACHELIER**
Bureau VERITAS.

INTERNATIONAL AÉRIEN/MARITIME

Montréal / Paris Paris / Montréal

Colis - Palettes - Effet
personnel - véhicules -
déménagements

Autres destinations

despradelle Canada inc.

Suite 233B, Aéroport Int'l MTL

Téléphone : (514) 476-0909

Télécopieur : (514) 476-0900

COURTIER
EN DOUANE

TRANSITAIRE
INTERNATIONAL



Actualité communautaire



**POINT
EUROPE**

Fonds structurels

La CEE octroie près de 15 milliards à la France

La Commission européenne a établi, la répartition indicative des fonds qu'elle va octroyer au titre de l'aide aux régions en retard de développement (objectif 1), au cours de la période 1994-1999. La France devrait bénéficier de 2,19 milliards d'écus (14,7 milliards de francs).

Débat sur le budget de la CEE

La France versera 90 milliards à la tirelire européenne en 1994

L'Assemblée nationale discutait de la contribution française au budget de la CEE. L'occasion pour les rapporteurs de regretter l'importance des fraudes et gaspillages communautaires ainsi que l'alourdissement progressif de la contribution nette de l'Hexagone.

Dans la perspective d'une adhésion à la Communauté

Pays de l'Est-CEE : de véritables accords d'association

Les accords entre la CEE et les pays de l'Est se sont multipliés depuis 1988. D'abord simples accords de commerce et de coopération, ils ont très vite été remplacés par des accords de

portée plus générale créant une véritable association avec la CEE. Ils pourraient déboucher, à terme, sur des zones de libre-échange et même sur une adhésion de ces pays à la Communauté européenne.

CEE - La production industrielle toujours en baisse

La production industrielle des pays de la CEE poursuit son mouvement à la baisse et aucune stabilisation n'est en vue, a indiqué, vendredi, l'office des statistiques de la Communauté, Eurostat. L'indice de production industrielle de la Communauté a baissé de 4,5 % en juillet 1993, par rapport au même mois de l'année dernière. Cette baisse est plus forte que celle enregistrée en juin (- 4,2 %).

Au cours des trois mois allant de mai à juillet 1993, la production industrielle a baissé de 1 % dans la Communauté par rapport aux trois mois précédents, selon Eurostat.

L'Italie premier investisseur étranger en France en 1992

L'Italie est devenue en 1992 le premier investisseur étranger en France avec près de 16 milliards de francs, suivie de la Belgique et du Luxembourg (15 milliards), indique le ministère de l'Économie. Les États-Unis, qui avaient longtemps occupé la première place des investisseurs étrangers en France se sont classés troisième l'an dernier avec 14,4 milliards de francs, suivis des Pays-Bas (10,8 milliards). L'Allemagne est reléguée en cinquième position (6,6 milliards) devant la Suisse (5,8 milliards), le Royaume-Uni (5,1 milliards) et le Japon (2,4 milliards).

Christian DUMONT ■

Chambre de Commerce Française au Canada



**Groupe
Pernod Ricard**

**LEADER MONDIAL
DE L'ANIS**

**PREMIER PRODUCTEUR
DE SPIRITUEUX EN
EUROPE CONTINENTALE**

**PREMIER PRODUCTEUR
DE BOISSONS AUX FRUITS
CIDRES ET JUS DE RAISIN
EN FRANCE**

**LEADER MONDIAL DE
PRÉPARATIONS AUX FRUITS
POUR L'INDUSTRIE
ALIMENTAIRE**

Bureau de représentation
du Groupe au Canada:

Austin, Nichols
Canada inc.

1 Westmount Square, Bureau 501
Montréal (Québec) Canada H3Z 2P9
Tél.: (514) 938-1254
Fax: (514) 938-1257



DEMANDEZ-NOUS LA FRANCE
DÈS MIRABEL.
ET L'EUROPE TOUT ENTIÈRE À PARTIR
DE CHARLES-DE-GAULLE 2.



À PARTIR DE PARIS, AIR FRANCE VOUS OFFRE
PLUS DE 68 DESTINATIONS EUROPÉENNES.

Renseignements : 1 800 667-2747.

AIR FRANCE 
DEMANDEZ-NOUS LE MONDE

Profil d'entreprise

Portrait du Groupe DMR Inc.

- Membre de la Chambre de Commerce Française au Canada -

Le Groupe DMR Inc. est un des principaux fournisseurs internationaux de services aux entreprises et aux administrations publiques en matière de technologies de l'information (TI). La société compte plus de 2 500 professionnels au Canada, aux États-Unis, dans la région de l'Asie-Pacifique et en Europe. Ses services comprennent la planification et l'architecture des TI, le transfert d'expertise, l'impatriation, ainsi que le développement et l'intégration de systèmes. En 1993, les revenus de DMR se sont élevés à 267 millions de dollars.

La société s'est acquis la réputation de fournir des solutions d'affaires souples qui permettent aux clients d'augmenter leur compétitivité, leur productivité et leur rentabilité. À ce jour, plus de 2 000 entreprises et organismes publics ont fait appel aux services de DMR partout dans le monde dans les domaines des télécommunications, des services financiers, de la fabrication, des transports, de la santé, de la distribution et du commerce de détail.

Fondé à Montréal en 1973, DMR est un chef de file reconnu dans son domaine. Son but est de se classer, d'ici la fin du siècle, parmi les 25 principales entreprises de services sur le marché mondial des TI. L'engagement dans la R-D et la formation sont les pierres angulaires sur lesquelles repose la vision de DMR.

DMR est la seule entreprise en Amérique du Nord qui participe au projet EAST (Environment Advanced Software Technology), composante du programme ambitieux Euréka.

Partenariats et contreprises

Outre sa contribution au développement de l'industrie des services axés sur les TI, DMR étudie des marchés offrant des créneaux prometteurs dans le secteur des transports.

LETTE & ASSOCIÉS

Avocats
Agents de Marques

Montréal : 615, Boul. René-Lévesque ouest
H3B 1P9
Tél. : (514) 871-3838
Fax : (514) 876-4217

Toronto : 20, Queen Street West
M5H 1T1
Tél. : (416) 971-4848
Fax : (416) 971-4849

Paris • Ottawa • Genève • Rome

Communiqué

LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS DE L'OREGON CONFIE UN PROJET DE 13 MILLIONS DE DOLLARS US À DMR

Montréal, 4 novembre 1993 — Le Groupe DMR Inc. annonce que ses services ont été retenus par le ministère des Transports de l'Oregon pour aider la DMV (Driver and Moto Vehicle Service Branch) dans le développement et la mise en œuvre de nouveaux programmes plus efficaces pour l'immatriculation et l'émission des permis de conduire.

DMR a indiqué que ce projet, qui s'échelonne sur plusieurs années et qui représente 18 millions de dollars CDN (13 millions de dollars US) dans ses phases initiales, entraînera l'élimination des demandes sur formulaires imprimés et permettra un accès plus rapide aux données sur les clients. DMR aidera aussi la DMV à adapter ses méthodes de travail au nouveau système. Les citoyens de l'Oregon récolteront des bénéfices évalués à 8,9 millions de dollars US par année une fois que le système aura été entièrement mis en œuvre.

DMR a réalisé plusieurs projets pour le ministère des Transports de l'Oregon au cours des trois dernières années. Ron McCulloch, président de DMR États-Unis, a déclaré : « Nous nous estimons privilégiés de pouvoir contribuer au développement de l'application et à la mise en œuvre de l'un des projets d'amélioration du service les plus importants pour notre client. »

Jane Hardy Cease, directrice de DMV, a commenté la signature de ce contrat en ces termes : « La compréhension qu'a DMR du secteur des immatriculations et permis de conduire, ses antécédents aux États-Unis et au Canada, et son aptitude à travailler en équipe sont des facteurs qui ont beaucoup pesé dans notre décision. Nous sommes heureux de pouvoir compter sur DMR pour la mise en œuvre de cette initiative, qui aura pour effet d'améliorer les services offerts aux automobilistes de l'Oregon. »

Michel Gélinas ■

Directeur, Affaires publiques et communications
Groupe DMR Inc.

QUI EST
GIÒ?



Un réseau mondial
présent dans plus de 80 pays



CL



CL



CL



CL



CL

CRÉDIT
LYONNAIS
CANADA