

5888 con

Leadership Montréal

Pour vendre ou acheter
Un seul nom à retenir

Louise Rémillard
(514) 934-1818
Courriel: lremillard@sympatico.ca

AGENT
IMMOBILIER
DEPUTÉ

ROYAL LEPAGE
COUVERTURE ÉMIGRÉE 3000



Publié par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain Mars 2000 Volume 3 numéro 2

ÉDITORIAL

Santé :
Québec doit évaluer
le régime
d'assurance-
médicaments...



éditorial 4

AGENDA

Tout un éventail
d'activités...



À consulter !

activités 9, 12-14

Les projets en TI de
Montréal TechnoVision
et les transactions
cybernétiques de
l'Institut du commerce
électronique...



partenaires 5-6

Index

forum - suite 2

dossier - suite 3

éditorial 4

partenaires 5-6

activités 9, 12-14

agenda 13

TRAVAILLEURS AUTONOMES !

6 chaises
1 table
1 téléphone
et un branchement pour
fax-modem...

c'est tout ce dont vous avez
besoin pour rencontrer vos
clients au centre-ville.

La Chambre met à votre
disposition la salle
Leadership Montréal.
Tarifs concurrentiels

Information :
(514) 871-4000, poste 4053

Forum

LE TRANSPORT, AU COEUR DE L'ÉCONOMIE MONTRÉLAISE

PAR LUCE DES MARAIS

Dans l'histoire de Montréal, le transport a partie liée avec la géographie : il n'est pas exagéré de dire que la ville lui doit son existence. Berceau du commerce en Amérique du Nord, la métropole est devenue au XIX^e siècle, grâce à sa situation géographique, un accès privilégié au noyau industriel de l'Amérique du Nord. Elle continue de jouer ce rôle à cause de son port situé à 1 600 km à l'intérieur des terres et des lignes de chemin de fer essaissant dans toutes les directions, auxquelles s'ajoutent de nos jours les transports routier et aérien.



Montréal est une véritable plaque tournante du transport. Le plan de transport saura-t-il tirer le meilleur parti des atouts de la région ?

d'un plan intégré de développement de ses transports. Il est à espérer qu'au moment où vous lirez ces lignes, le plan tant attendu du ministre Chevrette sera enfin connu du public.

Car il est attendu avec impatience par tous les intervenants, sans exception, et ce dans un secteur pourtant diversifié et multiple.

C'est que, si la concurrence est forte dans le domaine des transports, l'interdépendance l'est tout autant.

Le transport maritime, à l'origine de la chaîne intermodale

Comme le coût du transport maritime ne représente aujourd'hui que le tiers ou le cinquième de celui du transport terrestre, le port de Montréal possède un avantage stratégique incontestable. Situé à proximité des marchés du centre du Canada, du Midwest et du nord-est américains, il est une plaque tournante du transport maritime, un centre

Suite, page 2



Dossier

REGARD SUR LA SITUATION DE L'ÉNERGIE À MONTRÉAL

PAR CHARLES-OLIVIER DURANCEAU

Tout comme au Canada, le secteur de l'énergie détient une place importante dans l'économie québécoise. En 1997, les dépenses énergétiques représentaient près de 10 % de l'économie (environ 18 milliards \$) alors que les ménages y consacraient près de 7 % de leur revenu. Si on exclut les grands projets, c'est près de 42 000 emplois directs que génèrent les secteurs de l'électricité et de la distribution de pétrole. Et Montréal, avec ses

deux raffineries et ses deux usines de pétrochimie, les sièges sociaux d'Hydro-Québec et de Gaz Métropolitain, en accapare la plus grande part.

Le secteur de l'électricité supporte au Québec près de 20 300 emplois et représente plus de 4 % de la production économique. À elle seule, Hydro-Québec emploie quelque 19 640 personnes. La société a exporté pour 814 millions \$ et rapporte en moyenne 700 millions \$ annuellement dans les coffres de l'État.



Source : IREQ

À l'Institut de recherche d'Hydro-Québec, l'IREQ, à Varennes, plus de 700 employés, dont 285 scientifiques, travaillent en R&D en partenariat avec l'industrie privée.

À Montréal seulement, Hydro-Québec emploie environ 7 700 personnes dont la moitié

Suite, page 3





forum



Suite de la page 1

LE TRANSPORT, AU COEUR DE L'ÉCONOMIE MONTRÉLAISE

important de transbordement et de transfert intermodal. Son achalandage est d'ailleurs de dix fois supérieur à celui du port de Toronto. Le port de Montréal est dans un créneau unique dans l'Atlantique Nord. On y manutentionne aujourd'hui autant, sinon plus, de marchandi-

ses en conteneurs pour ce marché que dans tout autre port de la côte est nord-américaine — autant, sinon plus que le port de New York ! Le trafic de conteneurs n'a cessé de croître depuis les sept dernières années, qui ont toutes été des années record à cet égard.

En effet, chaque année, plus de 20 millions de tonnes de marchandises transitent par le port. Non seulement des marchandises conteneurisées (fruits et légumes, vins et autres alcools, outils, machinerie et pièces d'équipement, meubles, ordinateurs et objets électro-

niques), mais aussi de l'acier et du minerai, des produits forestiers et pétroliers, des céréales, du sucre, du sel, des engrais, etc. La cargaison d'un seul navire de conteneurs peut valoir plusieurs dizaines de millions de dollars.

Les trois quarts de la marchandise qui transite par le port consistent en import-export et totalisent une valeur supérieure à 15 milliards \$ annuellement. Sans parler des retombées économiques d'environ 1,7 milliard \$ par année générées par l'activité portuaire et des quelque 17 000 emplois directs et indirects qui y sont rattachés. Le port de Montréal dessert près de 40 compagnies maritimes qui relient Montréal à plus de 80 pays.

Depuis plusieurs années, l'administration portuaire et ses partenaires ont fait un important travail de compression des dépenses, de réduction du temps et des coûts de transit, et d'amélioration de l'infrastructure et de l'équipement (près de 265 millions \$ investis depuis les 20

NOUS SOMMES FERRÉS EN TRANSPORT DE MARCHANDISES.

Le CN est la voie la plus sûre pour acheminer vos marchandises, quels que soient vos besoins. Et notre service à horaires fixes nous permet d'établir vos plans d'acheminement mesurés en heures et non en jours. En consultant notre site Web, vous obtenez même des renseignements sur l'heure d'arrivée de vos marchandises, à la minute près. Quoi de plus simple? De plus, notre fusion avec l'Illinois Central vous mène aux côtes de l'Atlantique, du Pacifique et du golfe du Mexique. Ajoutez à cela notre alliance avec le Kansas City Southern et vous profitez d'un réseau couvrant le Canada et le centre des États-Unis, et donnant accès au Sud-Ouest américain et au Mexique. Un réseau ferroviaire qui relie votre marché local à trois côtes maritimes, un service de qualité supérieure qui répond vraiment à vos besoins, une solution globale en matière d'expédition: c'est tout ça, et encore plus, le chemin de fer de l'Amérique du Nord. Pour en savoir davantage, composez le 1 888 668-4626.



LE CHEMIN DE FER DE L'AMÉRIQUE DU NORD



Suite, page 7

DM
duponmar inc.

COURTIER EN TRANSPORT MARITIME

VRAC
•
CONTENEUR
•
EXPORT-IMPORT

2555, 32^e Avenue
bureau 202
Lachine (Québec)
H8T 3G9

Téléphones :
(514) 631-5330
(450) 622-0096
Télécopieur :
(514) 631-5650
Courriel :
duponmar@qc.aira.com

Publié par :



Chambre de commerce
du Montréal métropolitain
Board of Trade
of Metropolitan Montreal

5, Place Ville Marie
Niveau plaza, bureau 12500
Montréal (Québec) H3B 4Y2
Tél. : (514) 871-4000
Télec. : (514) 871-1255
Site Web : www.ccomm.qc.ca
Courriel : info@ccmm.qc.ca

Président
Pierre Laferrière

Éditeur délégué
François Roberge

Rédactrice en chef
Madeleine Murdock

Assistante à la rédaction
Luce Des Marais

Secrétaire à la production et
à la publicité
Sylvie Paquette

Publicité
Annie Bergeron
Johanne Gagné

Design et production
Communication SRVA
international inc.

Impression
Imprimeries Transcontinental inc./
Division Transmag

Coût de l'abonnement
25 \$ (10 numéros) taxes en sus

ISSN 1480-4638

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada



dossier



Suite de la page 1

REGARD SUR LA SITUATION DE L'ÉNERGIE À MONTRÉAL

réside sur le territoire de l'île. L'apport de la société d'État en contrats d'équipement ou de sous-traitance s'évalue à 438 millions \$ pour 1998, soit 38 % des commandes totales de la société alors que les achats de fournitures s'élèvent à plus de un milliard et demi de dollars et représente 79 % de l'ensemble. On comprend aisément l'importance du siège social pour la région de Montréal.

Mais se limiter aux emplois directs serait sous-estimer de beaucoup l'impact de l'énergie hydroélectrique à Montréal. La production, la transformation, la transmission et l'entretien des infrastructures énergétiques génèrent une importante entrée de fonds pour des entreprises spécialisées. Aussi retrouve-t-on à Montréal de nombreuses firmes de fournitures et équipements électriques, de matériaux spécialisés et d'ingénieurs-conseils.

On n'a qu'à penser à des sociétés comme Cegelec-Alstom, ou à ABB Canada - dont le siège social est à Saint-Laurent et qui a déclaré des ventes de près de 700 millions \$. Cette dernière emploie plus de 2 500 personnes oeuvrant dans la distribution d'énergie et l'automatisation de processus pétroliers

ou gazeux. D'autres firmes d'ingénierie conseil comme Agra-Monenco, RSW, SNC-Lavalin, Tecslut, etc., installées à Montréal, se sont aussi spécialisées dans le domaine de l'énergie pour la réalisation de grands projets.

S'il est vrai que les grands projets de construction de barrages, de centrales et autres infrastructures font partie du passé et que le secteur de l'énergie à Montréal, et au Québec, se situe davantage dans une phase de consolidation que de croissance, il ne faudrait pour autant pas conclure à un déclin de l'activité.

Par exemple, seulement le projet de bouclage du centre-ville de Montréal a suscité des investissements de l'ordre de 60 millions \$. Il est difficile d'inférer sur un montant précis de retombées économiques, mais il est certain que des projets de cette nature contribuent à l'économie montréalaise. Ce projet consistait à sécuriser un réseau d'alimentation secondaire pour pallier une situation comme celle de la crise de 1998 en assurant l'alimentation en électricité de la métropole.

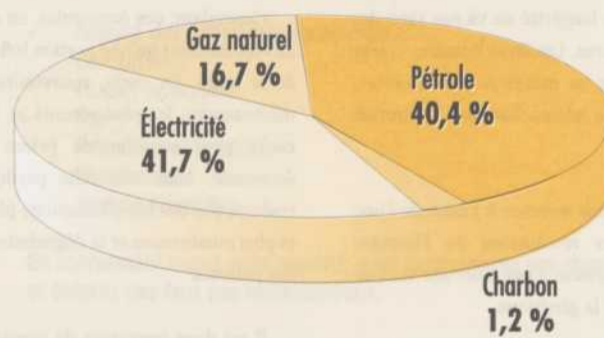
Comme nous l'explique Mme Claude Rocray, conseillère aux affaires publiques

Parmi les sources plus originales d'énergie, il y a tout d'abord la biomasse qui est probablement la plus utilisée. C'est en fait l'utilisation des résidus des ressources naturelles, par exemple les copeaux de bois, comme combustible. L'énergie solaire quant à elle, est plus connue mais peu adoptée. Contrairement à la croyance populaire, le Québec reçoit beaucoup de lumière, mais cette source de chaleur est trop diffuse et aléatoire pour être employée sur une grande échelle. D'autre part, le développement des moteurs à hydrogène et au gaz pour les avions commence à s'étendre aux véhicules routiers. Quant à l'électricité produite par les éoliennes, elle ne cesse de croître en popularité. Bien que plus coûteuse, cette énergie totalement propre charme une majorité de citoyens qui paieraient plus cher pour son utilisation. Cependant, un peu comme l'énergie solaire, sa production est fortement aléatoire et constitue seulement une source d'appoint.

Mais ces sources d'énergie demeurent marginales et il convient d'examiner les plus courantes que sont le pétrole, le gaz naturel et l'électricité. En effet, ces sources sont pratiquement les seules utilisées (avec le charbon) dans le bilan énergétique du Québec¹.

¹ L'énergie nucléaire est utilisée principalement pour produire de l'électricité

Parts relatives des sources d'énergie dans la consommation



Suite, page 4

LE CLUB DES TUQUES BLEUES ET LA MONTÉE DEVENCORE - POUR AIDER À PRÉSERVER LE MONT ROYAL

On les rencontre habituellement en complet-cravate ou en tailleur. Pourtant, jeudi dernier, le 17 février, un bon nombre de personnalités de la communauté d'affaires de Montréal avaient troqué leur costume pour une tuque bleue, une ceinture fléchée et des raquettes pour se joindre à la Montée Devencore et à la célébration des Tuques bleues.

Nathalie Lambert et le champion raquetteur nord-américain de 1998, James Himes, ont ouvert la marche vers le sommet du mont Royal afin de faire revivre cette vieille tradition montréalaise qui remonte à plus de 160 ans.

Le Club des Tuques bleues a été créé en 1840. À cette époque, les membres se rencontraient chaque semaine à l'intersection des rues Union et Sherbrooke pour réaliser l'ascension du mont Royal en raquettes. Ils étaient facilement reconnaissables. Ils portaient tous une tuque bleue.

Il y a trois ans déjà que Philip O'Brien, président du conseil de Devencore, et Peter Howlett, président des Amis de la montagne, ont décidé de faire revivre cette tradition afin d'aider à la préserva-

tion et à la restauration de l'habitat naturel du mont Royal que la tempête de verglas avait dévasté.

La célébration de cette année était coprésidée par Pierre Monahan, président et chef de la direction des Produits Forestiers Alliance, et par Richard Pound, associé dans le cabinet d'avocats Stikeman Elliott. Au cours de cette soirée, le Trophée Devencore a été remis à M. Jean-Daniel Brisson, représentant Ernst & Young, qui a fait inscrire le plus grand nombre de participants.

Rappelons que tous les fonds recueillis au cours de cette marche sont consacrés aux activités des Amis de la montagne. ■

Les commanditaires de cet événement étaient :

- Association des industries forestières du Québec
- Association des manufacturiers de bois de sciage du Québec
- Produits Forestiers Alliance inc.
- Association canadienne des pâtes et papiers
- Hydro-Québec

ESPACE DE PRESTIGE

Besoin d'espace?

Montréal, Laval, Trois-Rivières, Québec, Chicoutimi :

Bureaux à louer de 300 pi² à 36 000 pi²

1 800 463-5261

L'INDUSTRIELLE ALLIANCE
COMPAGNIE D'ASSURANCE SUR LA VIE



éditorial

SANTÉ : QUÉBEC DOIT ÉVALUER LE RÉGIME D'ASSURANCE-MÉDICAMENTS EN TENANT COMPTE DE L'ENSEMBLE DES COÛTS DE LA SANTÉ



Photo : Jean-François Bérubé

Les coûts de la santé au Québec, comme d'ailleurs dans une grande partie du monde, semblent actuellement augmenter à un rythme incontrôlé. On peut prévoir que le coût total de la santé augmentera de façon considérable dès cette année et que cette augmentation culminera vers 2005.

Les raisons de cette hausse débridée sont nombreuses mais, au premier chef, on doit signaler l'absence de mesures de la performance du système de santé, soulignée l'an dernier par le rapport Arpin.

L'autre facteur majeur est, évidemment, le vieillissement de la population. L'espérance de vie augmente chaque année au Québec et, bientôt, près du tiers de la population sera âgée de plus de 65 ans. Les spécialistes de la bio-génétique et de la bio-pharmacie nous promettent d'ailleurs que l'espérance de vie atteindra 120 ans ou plus au cours du prochain demi-siècle.

Cette nouvelle longévité ne va pas sans des soins de santé accrus. Les êtres humains vivent plus longtemps et en meilleure santé, certes, mais l'âge entraîne néanmoins plus d'entretien médical.

Par ailleurs, nous sommes à l'aube de l'une des plus grandes révolutions de l'histoire humaine, soit la genèse d'une nouvelle science médicale axée sur la génétique.

Cette nouvelle médecine génétique se double de l'apparition d'équipements technologiques utilisant la résonance magnétique, le laser, les technologies de l'information et l'imaging. De plus, la population est en croissance.

Voilà, sommairement, la source de la hausse fulgurante des coûts de la santé et de la hausse modeste du coût des médicaments.

Ces facteurs combinés ont fait dire récemment à la ministre de la Santé du Québec, madame Pauline Marois, précisément devant la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, qu'il faudrait bientôt faire de véritables choix de société. La ministre prévoit que nous devons maintenant nous demander, notamment, s'il y a lieu d'exclure certains soins du régime de santé public, s'il faut tarifier l'usage du système et s'il faut accroître la participation du secteur privé. À moins, bien sûr, d'augmenter les impôts !

C'est dans ce contexte qu'il faut considérer le débat qui a lieu en ce moment en commission

parlementaire et qui porte sur l'augmentation du coût de l'assurance-médicaments.

La Chambre y dépose un mémoire demandant au gouvernement du Québec de ne pas envisager le coût des médicaments dans une perspective limitée. Il est temps de ne plus regarder le système de santé comme un assemblage de silos indépendants.

Certes, le coût des médicaments assurés par le programme gouvernemental s'est accru de 15 % par année, depuis deux ans. Mais cette croissance s'explique principalement par la hausse du nombre d'ordonnances. Le coût des médicaments brevetés inclus dans la liste gouvernementale n'a augmenté que de 4,4 % par année depuis 1997. La hausse vient principalement du vieillissement de la population et de la nécessité de prescrire davantage.

Par ailleurs, le coût des médicaments sur ordonnance dans l'ensemble des dépenses de la santé au Canada ne représente qu'entre 5 et 6 % des dépenses totales.

La tentation est forte pour le Québec de restreindre l'accès aux médicaments les plus récents, y compris des médicaments révolutionnaires développés ici-même dans la région de Montréal, et de favoriser la substitution de médicaments génériques aux médicaments d'origine, ce qui ferait réaliser des économies de quelques millions par année.

Cependant, ces économies, en elles-mêmes, ne représentent qu'une portion infime des coûts de la santé. En outre, restreindre l'accès aux médicaments les plus récents et les plus efficaces peut sembler de prime abord une économie. Mais une telle pratique peut se traduire par des hospitalisations plus coûteuses et plus nombreuses et la dégradation de la santé des patients.

Il est donc important de considérer le coût des médicaments en étroite relation avec le reste du système et, notamment, en tenant compte des économies qu'ils peuvent engendrer.

Finalement, Québec ne doit pas négliger le fait que la région de Montréal regroupe plus de 40 % de l'industrie biopharmaceutique canadienne. C'est la synergie entre cette industrie qui injecte des centaines de millions dans la recherche, les universités de haut niveau et les établissements de santé de premier plan qui est à l'origine de la position prédominante de la région métropolitaine comme centre de pointe en santé à l'échelle continentale.

Cela ne plus n'est pas à négliger. Voyons donc, globalement, où sont nos véritables avantages en matière de santé publique et en matière d'économie. Parions que ces avantages seront concordants !

Pierre Laferrière



dossier

Suite de la page 3

REGARD SUR LA SITUATION DE L'ÉNERGIE À MONTRÉAL

pour le territoire de l'île de Montréal à Hydro-Québec, les retombées ne sont pas qu'économiques. En vertu du Programme de mise en valeur intégrée, Hydro verse 1 % des montants investis aux villes concernées. Ainsi, Montréal, Verdun et Lasalle se sont vu attribuer un fonds consacré à l'environnement.

Bien sûr, des projets sont en cours (SM3) et il reste encore un potentiel hydroélectrique à développer (notamment Churchills Falls) qui se traduira par des chantiers d'envergure et dont bénéficieront plusieurs entreprises mais, en général, Hydro-Québec ne fera plus autant d'appels d'offre. Devant cette perspective, les firmes spécialisées dans le secteur énergétique ont su alors brillamment réagir en s'attaquant au marché international.

En fait, les revenus d'exportation de ces dernières, que ce soit en ventes d'équipements ou de services, représentent maintenant une part considérable (et en croissance) de leurs revenus totaux. Les projets internationaux sont nombreux et la demande d'expertise et de technologies dans ce secteur est croissante. Le développement du continent africain offre des perspectives de réalisations attrayantes. Les entreprises montréalaises, fortes d'une connaissance pratiquement unique au monde, jouissent d'un avantage concurrentiel important.

Et l'activité ne s'arrête pas là. À l'IREQ (Institut en Recherche d'Hydro-Québec), à Varennes, plus de 700 employés dont 285 scientifiques travaillent en R & D en partenariat avec l'industrie privée : les recherches dépassent les frontières purement électriques et s'étendent à tout le domaine énergétique. Par exemple, le projet ACEP (accumulateur à l'électrolyte polymère), en partenariat avec la firme 3M qui consiste à mettre au point un véhicule fonctionnant à l'électricité, est certainement le plus spectaculaire. Mais il en existe d'autres comme la mise au point d'un moteur à l'hydrogène (hydrogène et gaz naturel) qui serait plus économique et dont les émissions seraient moins dommageables pour l'environnement. En somme, les applications de la recherche sont très encourageantes quant aux débouchés qu'elles laissent entrevoir.

L'industrie de l'énergie, et particulièrement celle de l'électricité est donc un secteur névralgique de l'économie à Montréal. En plus d'être indispensable à l'activité économique, elle s'est instituée elle-même en créatrice de richesse par l'entremise de l'exportation. Mais sa retombée la plus importante est le développement d'une expertise, sans nul doute unique, pour affronter un avenir dont les défis, locaux ou internationaux, seront majeurs.

Montréal a su tirer profit d'une situation initialement défavorable. Alors qu'elle devait importer les ressources énergétiques (pétrole ou gaz) dont elle avait besoin - s'exposant ainsi inévitablement aux risques de variations de prix - elle produit et exporte une énergie renouvelable, en plus de développer une exper-

tise unique. Cette heureuse transition, elle la doit en grande partie à Hydro-Québec.

Au même titre que la Caisse de dépôt et de placement du Québec, Hydro-Québec, est un acteur de premier plan de l'économie montréalaise et québécoise. Son orientation et sa bonne performance sont directement reliées à la croissance économique de la région métropolitaine. Il importe donc de s'informer de ses perspectives d'avenir.

Dernièrement, Hydro-Québec a annoncé aux tables de consultation les grands défis auxquels elle devra faire face. M. Thierry Vandal, vice-président exécutif à la production, nous résume que l'amélioration du service à la clien-

L'industrie pétrolière

Le Canada se classe au 12^e et 3^e rangs mondiaux pour ce qui est de la production pétrolière et gazière. Ces industries et leurs dérivés créent plus de 447 000 emplois dont 83 000 directement reliés à l'exploitation de la matière première. Le Québec, quant à lui, compte trois raffineries représentant le cinquième de la capacité canadienne. Depuis une dizaine d'années, leur production demeure constante, légèrement inférieure à la moyenne canadienne. Montréal, pour sa part, possède en plus de deux raffineries, deux usines pétrochimiques produisant différents dérivés du pétrole et totalisant environ 10 % de la production canadienne.

Mais que ce soit de l'Ouest canadien ou de la mer du Nord, le Québec importe tout de même le pétrole dont il a besoin. Plus de 60 % de ses importations sont accaparées par le secteur du transport. On perçoit aisément que si l'augmentation du prix du brut fait plaisir aux Albertains, il s'ensuit une augmentation de coûts pour les Québécois et donc un possible ralentissement de l'activité (c'est un peu comme l'effet d'une augmentation de taxe). Mais ces effets sont mineurs et davantage ponctuels. Selon un spécialiste du milieu, même si le prix du brut est très volatil, il suit une tendance stationnaire et, à la lumière de l'information disponible, aucun changement majeur n'est à envisager à long terme.

En fait, il y a un effet psychologique par lequel on ne retient que l'information d'hier, et une hausse soudaine nous paraît exceptionnelle. Par exemple, aujourd'hui, le prix nous semble élevé, mais beaucoup de gens ont oublié que le prix du baril a franchi les 27 \$ en 1990. Premièrement, nous sommes habitués depuis une vingtaine d'années à une relative rigidité dans le prix du brut. Deuxièmement, la part du pétrole dans notre consommation énergétique a considérablement chuté (près de 30 % en 20 ans). Nous l'utilisons principalement pour le transport et on peut constater que l'augmentation des prix, bien qu'elle irrite, n'influence pas pour autant notre consommation : les véhicules utilitaires sportifs ne se sont jamais aussi bien vendus...

Suite, page 5





REGARD SUR LA SITUATION DE L'ÉNERGIE À MONTRÉAL

tèle, la poursuite de la rentabilité et le parachèvement du réseau sont les principaux points d'achoppement. Mais des thèmes comme l'innovation dans les entreprises, le développement international ainsi que les enjeux environnementaux sont aussi sur la liste des projets.

Au niveau de la rentabilité, les contrats à long terme d'exportation d'électricité signés dans les années 80, arrivant d'ici peu à échéance, amorcent une ère nouvelle. Ces contrats ne seront, à toutes fins pratiques pas renouvelés, mais remplacés par de nouveaux con-

L'industrie gazière

Une des causes de la chute du pétrole dans notre consommation est certes la découverte de sources alternatives, en particulier le gaz naturel. L'utilisation de ce combustible était déjà bien implantée au niveau industriel, institutionnel et commercial (84 %), et voilà que la demande pour le secteur résidentiel a bondi depuis deux ans. Un peu comme la flambée des prix du pétrole en 1973, qui avait amené bon nombre de personnes à modifier leur mode de consommation (apparition des petites voitures économiques), il semblerait que la crise du verglas a eu le même impact comme nous le rapporte M. René Bolté, conseiller principal à Gaz Métropolitain. "Nos ventes dans le secteur résidentiel ont augmenté de 33 %, alors que ce secteur représentait 6 % de notre chiffre d'affaires, il représente aujourd'hui plus de 16 %. Le plus important, c'est que nous travaillons sur 57 projets domiciliaires (alimentation au gaz naturel) alors que nous en avions trois il y a un an. Il s'agit vraiment d'un retour en force de l'utilisation du gaz dans le secteur résidentiel.

Si la crise de 1998 a laissé des séquelles et que bon nombre de Québécois ont voulu diversifier leur utilisation énergétique, il faut admettre que d'autres facteurs plus fondamentaux expliquent la popularité du gaz naturel. Le gaz est le combustible fossile le moins polluant et contrairement au mazout utilisé pour le chauffage, il est plus polyvalent. Qu'on pense aux cuisinières ou différents modes de chauffage, le gaz a pris de l'avance dans les préférences des Montréalais. Plus économique que l'électricité, il a l'avantage de fournir une source d'énergie plus indépendante.

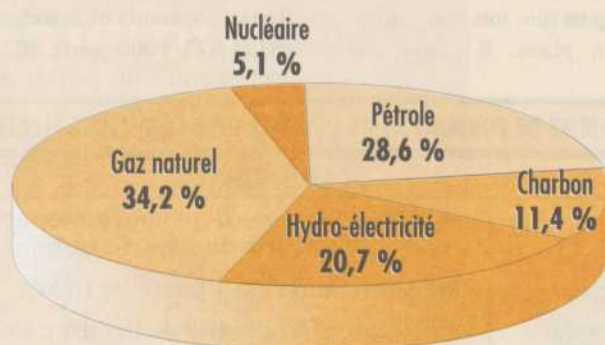
Auparavant, le gaz naturel avait la réputation d'être dangereux (risque d'incendie, d'explosion) et était boudé par plusieurs. Le fait qu'il soit maintenant abondamment utilisé au niveau commercial et institutionnel, que ce soit dans les écoles, les arènes, les centres commerciaux, a habitué et rassuré les gens quant à sa présence. Si on ajoute à cela les avantages du gaz et le souvenir de la crise du verglas, nous comprendrons mieux la remontée de sa popularité dans les préférences des ménages.

La SOQUIP (Société québécoise d'initiatives pétrolières) est devenue une corporation en 1998 dont la mission est l'exploration des sols bitumineux québécois et le développement des infrastructures gazières. Alors que Gaz Métropolitain importe son gaz de l'Ouest canadien - dont les réserves sont abondantes -, la découverte de gisements à proximité de l'Île de Sable, dans les Maritimes, pourrait favoriser le développement d'un éventuel projet d'extraction.

Le Canada dispose d'imposantes réserves pétrolières et gazières qui contribuent grandement aux exportations et au développement de certaines régions. Le Québec, à l'instar de l'Ontario moins riche dans ces ressources, a su développer une de ses richesses et en faire l'une des meilleures sources d'énergie : l'hydroélectricité. En fait, l'hydroélectricité est la seule forme conventionnelle d'énergie que nous produisons.

L'hydroélectricité compte pour 21 % de la production totale canadienne d'énergie et l'apport du Québec y compte pour plus de 90 %.

Contrairement à l'Ontario qui produit son électricité au moyen de centrales thermiques et nucléaires, le Québec ne compte qu'une centrale de ce type (Gentilly-2) et quelques centrales thermiques (produits pétroliers ou biomasse) totalisant 6 % de la production. L'impact de ce mode de production a été et continue d'être un atout exceptionnel pour l'économie du Québec et particulièrement de Montréal.



Parts relatives des sources d'énergie dans la production canadienne



Diagnostique et plans d'exportation

Jeter les bases d'une démarche à l'exportation

Vous avez peu ou pas du tout d'expérience sur les marchés extérieurs ? Vous envisagez de percer de nouveaux marchés dans les prochaines années ?

Si c'est votre cas, le World Trade Centre Montréal peut vous aider. Grâce à notre service de diagnostic à l'exportation, vous pourrez établir l'état de la situation de votre entreprise par rapport aux exigences nécessaires et préalables à l'exportation.

Grâce à une meilleure connaissance de votre entreprise, de votre degré de préparation à l'exportation et du marché dans lequel vous désirez évoluer, et en sachant quels aspects prendre en compte pour percer les marchés internationaux, vous augmenterez vos chances de succès sur ces nouveaux marchés.

Développer vos stratégies pour percer les marchés internationaux

Vous désirez élaborer un plan d'affaires à l'exportation pour votre entreprise et vous ne savez pas comment vous y prendre ? Vous avez déjà un plan d'exportation détaillé, mais vous désirez approfondir certains points et vous avez besoin d'aide ?

Si c'est votre cas, le World Trade Centre Montréal peut vous aider. Grâce à notre service de plan d'exportation vous pourrez déterminer avec précision l'état de préparation de votre entreprise face aux points suivants :

- Analyse des débouchés commerciaux
- Concurrence
- Produit ou service
- Prix
- Promotion et publicité
- Distribution
- Analyse financière

En connaissant mieux votre marché, vous augmenterez vos chances de succès et éviterez des faux pas malencontreux.

Le service de plan d'exportation est aussi disponible sous forme de modules. Vous pouvez ainsi choisir une ou plusieurs sections du plan d'exportation que vous désirez approfondir.

Si vous désirez élaborer vous-mêmes votre plan d'exportation et souhaitez une aide ponctuelle, le WTC Montréal peut aussi vous accompagner en vous offrant des services conseils.

Information :

Denise Santerre
(514) 849-8875 / 1-877-590-4040
dsanterre@wtcmontreal.com
www.wtcmontreal.com

Le WTC Montréal reçoit l'appui de :



Développement économique Canada

Canada Economic Development

Membre d'Équipe Canada Inc

Member of Team Canada Inc



partenaires

PLAN 2TI - 45 PROJETS SE PARTAGENT 7 M\$

Le 17 janvier dernier, le ministre François Legault annonçait que son ministère financerait la réalisation de 45 nouveaux projets visant à augmenter le nombre de diplômés en technologies de l'information (TI), aux niveaux collégial et universitaire. Les vingt-sept projets qui seront réalisés dans les cégeps et les dix-huit qui le seront dans les universités du Québec recevront au total 7 millions de dollars. Pour le grand Montréal, les vingt et un projets approuvés recevront 4,4 M \$.

Cette décision fait suite à l'étude de Montréal TechnoVision sur les besoins en main-d'œuvre en TI dont les résultats ont été dévoilés en février 1999. Elle découle aussi des travaux d'un Comité directeur Éducation/Industrie mis sur pied en septembre dernier par le ministre de l'Éducation en vue de gérer une première enveloppe de 5,2 millions \$ allouée pour des projets nouveaux.

Comité Éducation-Industrie - une première

Ce comité regroupant des représentants de l'industrie des technologies de l'information et du ministère de l'Éducation a établi les objectifs et critères du programme. Il a aussi évalué les projets déposés par les maisons d'enseignement et formulé ses recommandations au ministre. Les membres du comité sont MM. Lorne Trotter, président de Matrox et président du comité; Hani Macramallah, vice-président aux Opérations à CAE Électronique; Guy Laberge, vice-président exécutif et directeur général du Québec pour le Groupe CGI; Marcel Messier, vice-président à Bell Canada; Jacques Babin, sous-ministre à l'enseignement supérieur; ainsi que Jean-Yves Bourque, sous-ministre adjoint à la formation professionnelle et technique.

114 projets soumis

En quelques semaines, les cégeps et les universités ont élaboré et soumis 114 projets et demandes de financement. Plusieurs de ces projets ont même réussi à obtenir une participation active du secteur privé, permettant ainsi de renforcer les liens avec les entreprises et de mieux ajuster les offres de formation aux besoins du marché du travail.

Analyser tous ces dossiers est une tâche exigeante qui a été menée avec rigueur et diligence grâce à la collaboration et à l'expertise de l'équipe désignée par le ministère de l'Éducation.

Face à la qualité des projets proposés et malgré une enveloppe autorisée limitée à 5,2 millions \$, le Comité directeur a recommandé au ministre Legault d'accepter 45 projets et d'augmenter de 1,8 million \$ le budget consacré à ce programme.

TechnoVision se réjouit de la décision du ministre qui a accepté d'investir les 7 millions \$ nécessaires pour réaliser tous les projets approuvés. Les projets financés par ce programme permettront aux cégeps et aux universités de recruter des étudiants, de réduire les taux d'échec

Montréal TechnoVision inc.

et d'abandon, d'améliorer la qualité de l'enseignement, d'acquérir de nouveaux équipements et de créer des laboratoires spécialisés.

Poursuivre le plan 2TI

Ce programme se situe dans le cadre d'un objectif plus vaste annoncé par le gouvernement du Québec, au moment du dépôt du budget en mars 1999.

Le gouvernement s'est en effet engagé, à la suite des recommandations de Montréal TechnoVision, à s'attaquer à la pénurie de main-d'œuvre en TI par toute une gamme de mesures axées sur l'accroissement de la diplomation dans des programmes de formation pertinents. Une enveloppe de plus 30 millions de dollars doit être engagée à cette fin d'ici le printemps 2001.

Les résultats de ce premier exercice sont très encourageants, mais ce n'est qu'un début. Les chiffres publiés par Montréal TechnoVision démontrent un écart considérable et croissant entre la demande de l'industrie et l'offre des collèges et des universités.

Pour répondre aux besoins de l'industrie et soutenir notre développement économique, nous devons doubler d'ici cinq ans le nombre de nos diplômés annuels en TI.

TechnoVision a recommandé au gouvernement du Québec d'investir plus de 150 M \$ dans ce plan d'action. Les entreprises seront aussi appelées à y ajouter des contributions importantes qui seront offertes en espèces ou en nature.

Fort de cette expérience qui constituait à bien des égards une première, TechnoVision entend poursuivre et intensifier son travail afin d'améliorer la collaboration entre les institutions d'enseignement, le ministère de l'Éducation et l'industrie. Le ministre Legault a clairement exprimé le souhait que les industries participent davantage aux projets proposés, et ce, sous diverses formes (stages, fourniture d'équipement, participation à l'enseignement, etc.).

L'année 2000 sera donc cruciale pour la réussite du plan 2TI. Le gouvernement doit renouveler son engagement et confirmer les crédits additionnels qui seront attribués pour les prochaines années. Les cégeps et les universités devront tirer des enseignements de ce premier exercice de conception de projets et identifier des moyens pour mieux associer l'industrie à leurs projets. Les entreprises devront aussi innover dans leur collaboration avec les maisons d'enseignement. ■

Pour plus de renseignements sur le Plan 2TI, veuillez communiquer avec Charles S. Bourgeois, vice-président exécutif, au (514) 840-1283, ou par courriel, csb@mtltv.org
Site Web : <http://www.mtltv.org>



Pierre Langelier
président-directeur général,
Institut du commerce électronique

GROS PLAN SUR LES TRANSACTIONS CYBERNÉTIQUES

Encore très peu d'entreprises utilisent Internet pour effectuer leurs transactions

Jamais un sujet n'a autant éveillé l'attention : Internet est sur toutes les lèvres et prend une grande place dans les médias. L'utilise-t-on à son maximum ? Il est encore permis d'en douter si l'on tient compte du fait que 55 % des entreprises sont branchées, mais que très peu l'utilisent pour effectuer des transactions.

«Pourtant, dans le commerce entre entreprises, le e-procurement prendra une grande importance, indique Sylvain Prévost, directeur e-conseils à la SIBN, une division en solutions financières électroniques de la Banque Nationale. Il consiste à commander de ses fournisseurs de façon électronique. Plusieurs firmes informatiques ont déjà des solutions clés en main qui peuvent aider l'entreprise désireuse de se lancer dans le processus.»

On évalue à 1,50 \$ le coût moyen par transaction avec de tels systèmes. Sans compter tous les avantages reliés à la manipulation de papier qui devient presque inexistante.

En plus de l'approvisionnement sous forme électronique, les transactions cybernétiques et les paiements en ligne permettent d'effectuer des suivis plus efficaces de l'optimisation de la chaîne de production jusqu'à la livraison. Tout est enregistré et peut être plus facilement traité sur un réseau informatisé.

«Les entreprises deviennent virtuelles et les échanges sont facilités, estime Sandra Coffey, directeur principal Internet de la firme informatique LGS. Un fournisseur de Chrysler, par exemple, peut pratiquement faire partie de l'entreprise même s'il est à distance.»

En lien avec les consommateurs

Dans le monde des relations entre entreprises et consommateurs, le transactionnel permet aussi de sauver du temps et de l'argent une fois que l'infrastructure est en place. Il existe des

étapes à suivre dans une logique d'implantation de commerce électronique. M. Prévost recommande d'envisager les six suivantes :

- 1) la préparation du catalogue pour que les consommateurs puissent y trouver toute l'information sur les produits et services de votre entreprise;
- 2) la préparation du bon de commande et tout le suivi qui devra être effectué par la suite à l'intérieur de l'entreprise;
- 3) l'offre du panier d'épicerie afin que les consommateurs magasinent à leur guise et regroupent tous les biens achetés virtuellement;
- 4) la mise en place du serveur de paiements après une analyse de toutes les solutions offertes sur le marché;
- 5) la base de données pour le contrôle de l'inventaire, le plus précis possible;
- 6) la logistique de la livraison pour que le consommateur tire un réel avantage de son processus d'achat en ligne.

Évidemment, avant d'inviter les consommateurs à faire des paiements en ligne, il faut s'assurer d'avoir un site qui permet de faire des transactions en toute sécurité, qui garantit une expérience de navigation stimulante, qui en donne un peu plus aux consommateurs, les aide en cas de besoin à tout moment de leur démarche et qui permet d'offrir un service de livraison qui respecte les promesses !

«Les sites qui respectent ces aspects ont beaucoup plus de chances de voir leurs transactions réalisées», estime Mme Coffey.

Pour approfondir ces sujets, l'Institut du commerce électronique, en partenariat avec la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, propose un séminaire d'un avant-midi, prévu pour le mardi 21 mars prochain. Comme les dates sont sujettes à changement, il est préférable de consulter le site Web de l'Institut (institut.qc.ca) pour obtenir l'information la plus récente. ■

Renseignements et inscription :
(514) 871-4000 poste 4020.

PROGRAMME DE FORMATION DE L'INSTITUT DU COMMERCE ÉLECTRONIQUE	
MARS 2000	
15 - 16	Aspects techniques II : composantes et intégration aux systèmes d'information de gestion
28 - matinée	Implantation de l'EDI financier (820)
28 - après-midi	Implantation du préavis de livraison (856)
appelez-nous	Implementing the Financial EDI (820) (en anglais)
appelez-nous	Implementing the Advance Ship Notice (856) (en anglais)
appelez-nous	Introduction to EDIFACT Standard (en anglais)
AVRIL 2000	
5 - matinée	Implantation de l'EDI sur Internet
6 - matinée	Introduction à la norme EDIFACT
Information : (514) 840-1288	



LE TRANSPORT, AU COEUR DE L'ÉCONOMIE MONTRÉLAISE

dernières années afin de moderniser le port et des investissements prévus de 120 millions au cours des cinq prochaines années). Le port a l'intention d'utiliser au maximum l'espace dont il dispose et d'améliorer et agrandir ses installations selon la croissance de ses besoins. Pour continuer à se développer, le port a besoin que soient protégés ses accès au fleuve et ses centres de transfert intermodal, et il a besoin d'espace. Mais Michel Turgeon renchérit sur ce que déclarait Dominic Taddeo devant la Chambre en décembre dernier : «il n'est pas question de déménager le port à Contrecoeur ou ailleurs, mais bien de lui assurer un avenir à long terme et une expansion sans entraves. Il est essentiel aussi que la circulation routière demeure fluide afin que le camionnage généré par le port demeure concurrentiel.»

Transport routier : l'enfer est pavé...

La congestion routière — et il n'est pas nécessaire d'être un expert pour le comprendre — est un problème majeur pour les transporteurs routiers dans la région métropolitaine. En fait, selon Albert Juneau, consultant, dans une étude réalisée en février 1998 pour Montréal International, «le camionnage est le seul des quatre modes [de transport, soit maritime, aérien, routier et ferroviaire] dont la qualité des infra-



Le nouveau service ExpressWay de CP représente une économie importante à plusieurs égards.

structures ne répond plus adéquatement à ses besoins. La congestion routière est devenue un problème majeur qui, dans la chaîne intermodale, risque de compromettre la compétitivité de la région de Montréal.»

«La situation dans la région métropolitaine comporte une multitude d'irritants, affirme aussi sans ambages Sophie Tremblay, de l'Association du camionnage du Québec. Mais soyons réalistes, le plan de transport de monsieur Chevette ne pourra pas tout régler. Pour notre part, nous espérons qu'il contienne en priorité les deux projets suivants : terminer au plus vite l'autoroute 30 pour relier Châteauguay à l'autoroute 20 à la hauteur de Valleyfield afin de libérer les ponts, et prolonger l'au-

toroute Ville-Marie pour assurer la libre circulation au sud et un accès facile au port.» (Rappelons qu'environ 40 pour cent des conteneurs qui arrivent au port de Montréal repartent par camion.)

Tous les intervenants s'entendent pour considérer prioritaire l'achèvement d'une ceinture de contournement de l'île afin d'améliorer le temps de transit et de réduire l'engorgement routier. Le boulevard Décarie, l'autoroute métropolitaine, la 25 et le pont Champlain constituent présentement un véritable «quadrilatère infernal», selon madame Tremblay. Or, il est essentiel de réduire le temps de transit pour assurer la concurrentialité de ce secteur, qui dessert le nord-est américain, le Québec, le nord de l'Ontario, et qui connaît une bonne

croissance et emploie le plus grand nombre de personnes de tous les secteurs du transport.

On assiste à une tendance lourde liée à l'intensification des échanges internationaux (mondialisation) et à la transformation de l'économie, davantage recentrée sur le secteur tertiaire et moins axée sur le secteur primaire et secondaire. Les marchandises transportées ont tendance à l'être sur de plus grandes distances, et à être moins volumineuses et moins massives. Ceci devrait avantager le transport routier.

Gilles Joubert, président du comité Transport de la Chambre et président de Conseillers Adec inc., confirme ce fait : «Il existe une concurrence entre le transport ferroviaire et le camionnage dans un rayon de 800 km. Pour les plus grandes distances, le train demeure plus avantageux, mais pour la distribution, le camion demeure incontournable.»

Le transport en commun : terminer ce qui a été commencé et améliorer le réseau

Le transport en commun, bon an mal an, dessert tous les jours environ

Source : Canadien Pacifique

Suite, page 8



**CHEMIN DE FER
CANADIEN
PACIFIQUE**

StL&H
Réseau de l'Est

Service à la clientèle
1 888 333-8111

www.cpr.ca

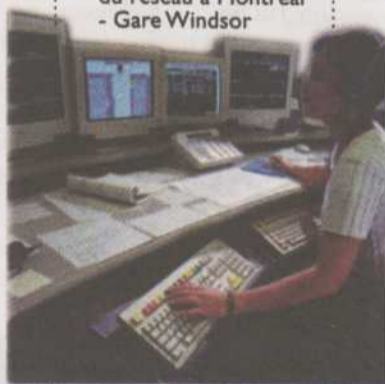


Train de banlieue
Le StL&H exploite, pour le compte de l'Agence métropolitaine de transport, le service de train de banlieue reliant Blainville et Montréal depuis mai 1997, ainsi que les lignes de train de banlieue reliant Montréal et Rigaud.

Port de Montréal
Le StL&H assure 85 % des liaisons ferroviaires conteneurisées entre le Port de Montréal et le Midwest américain.



CGR
Centre de gestion du réseau à Montréal - Gare Windsor



Expressway
Conçu en partenariat avec l'industrie du camionnage, Expressway offre une solution intermodale unique entre Montréal et Toronto, bientôt disponible jusqu'à Detroit. En 1999-2000, le StL&H investira plus de 80 M\$ pour améliorer ce nouveau service.



Notre réseau
Le Chemin de fer Saint-Laurent et Hudson, réseau du Chemin de fer Canadien Pacifique dans l'Est, exploite un réseau ferroviaire de plus de 5 000 km raccordé au réseau transcontinental de 20 000 km du CFCP. Ses deux corridors principaux relient Montréal à Toronto, Detroit et Chicago dans l'axe est-ouest, et Montréal à Albany, Philadelphie, New York et Washington dans l'axe nord-sud.





LE TRANSPORT, AU COEUR DE L'ÉCONOMIE MONTRÉLAISE

750 000 personnes. Mais sa clientèle potentielle est constituée des 3 200 000 citoyens de la région qui y ont accès. Les stationnements incitatifs mis à la disposition des automobilistes qui empruntent les transports en commun (train ou autobus) sont remplis à 81 % de leur capacité, ce qui déleste le réseau routier d'environ 14 000 véhicules.

Selon Jean-Denis Pelletier, président du Groupe JDP inc., consultants en transport, le transport en commun doit être mieux intégré, rénové et développé. Il espère que le plan de transport contiendra des investissements «équilibrés et équitables» répartis entre les routes et le transport en commun. D'après lui, il faudrait mettre l'accent sur les trains de banlieue et l'intermodalité.

En ce qui concerne les trains de banlieue, par exemple, les voies nécessaires sont déjà en place et les investissements seraient donc minimes. M. Pelletier espère qu'on verra bientôt un train Montréal-St-Hilaire; de même, un train entre St-Jérôme et Montréal, avec un lien direct au centre-ville, serait bienvenu, ainsi qu'une liaison Mascouche-Laval.

Et le métro de Laval ? «Les problèmes techniques sont trop importants, répond M. Pelletier, qui a été ingénieur au service de la STCUM pendant 25 années. Entre Henri-Bourassa et la station Cartier projetée, il y a 3,1 km. Ceci exigerait deux ou trois sorties d'urgence (la norme internationale demande qu'une sortie soit disponible tous les 865 m), avec les quais virtuels que cela suppose et les frais que cela entraîne. Il y a aussi un problème de génie civil : l'endroit où serait érigée la station Cartier est un ancien marécage et le sol y est mou, ce qui implique des coûts énormes pour pouvoir y bâtir quoi que ce soit. Enfin, il y a un problème de fonctionnement lié au fait que le garage St-Charles, où sont entreposés tous les trains de la ligne 2 — il n'y a pas de garage à Côte-Vertu —, est sur le chemin de la ligne projetée. Le réseau n'est donc pas équilibré, et il le deviendrait encore moins s'il fallait

déménager St-Charles. Quoi qu'il en soit, les coûts pour contourner ou relocaliser St-Charles seraient prohibitifs. «Le gouvernement devrait abandonner ce projet», indique M. Pelletier, qui propose plutôt que la ligne Côte-Vertu soit prolongée jusqu'à Des Ruisseaux, près de l'autoroute 15. Ensuite, un train léger ou un train aérien pourrait emmener les banlieusards jusqu'au centre-ville. Une telle solution, fait remarquer M. Pelletier, se chiffrerait à environ 80 M \$, au lieu des 450 M \$ pour le métro de Laval.

Qui plus est, l'achalandage à ces éventuelles stations serait insuffisant pour justifier leur construction. La solution proposée par l'AMT (un train léger sur l'estacade du pont Champlain) semble onéreuse à M. Pelletier, mais l'achalandage des ponts de la Rive-Sud justifie qu'on étudie toutes les avenues possibles et il est urgent de faire quelque chose. «Il n'y a pas que le train, fait remarquer M. Pelletier. Des autobus express pourraient fournir une solution économique.»

Un récent éditorial du Devoir rappelle qu'afin de pouvoir espérer respecter les engagements pris à Kyoto concernant la réduction des gaz à effet de serre, il faudra que Québec investisse massivement dans le transport en commun. «C'est la seule façon de respecter à moyen terme les engagements pris à Kyoto et surtout de rendre la vie urbaine acceptable aux entreprises et aux personnes qui choisiront de vivre et de travailler sur l'île», concluait Jean-Robert Sansfaçon.

Le transport ferroviaire sur la bonne voie

«Montréal est une véritable plaque tournante du transport. Nous possédons plusieurs atouts, dont le port de Montréal. Le port dispose d'une expertise enviable et d'une organisation très efficace qui fait que les conteneurs sont très rapidement déchargés et expédiés», indique Denise Nepveu, chef de service, affaires publiques et gouvernementales, Chemin de fer Saint-Laurent et Hudson (une division du Canadien Pacifique).

Environ 60 % des conteneurs repartent par voie ferroviaire.

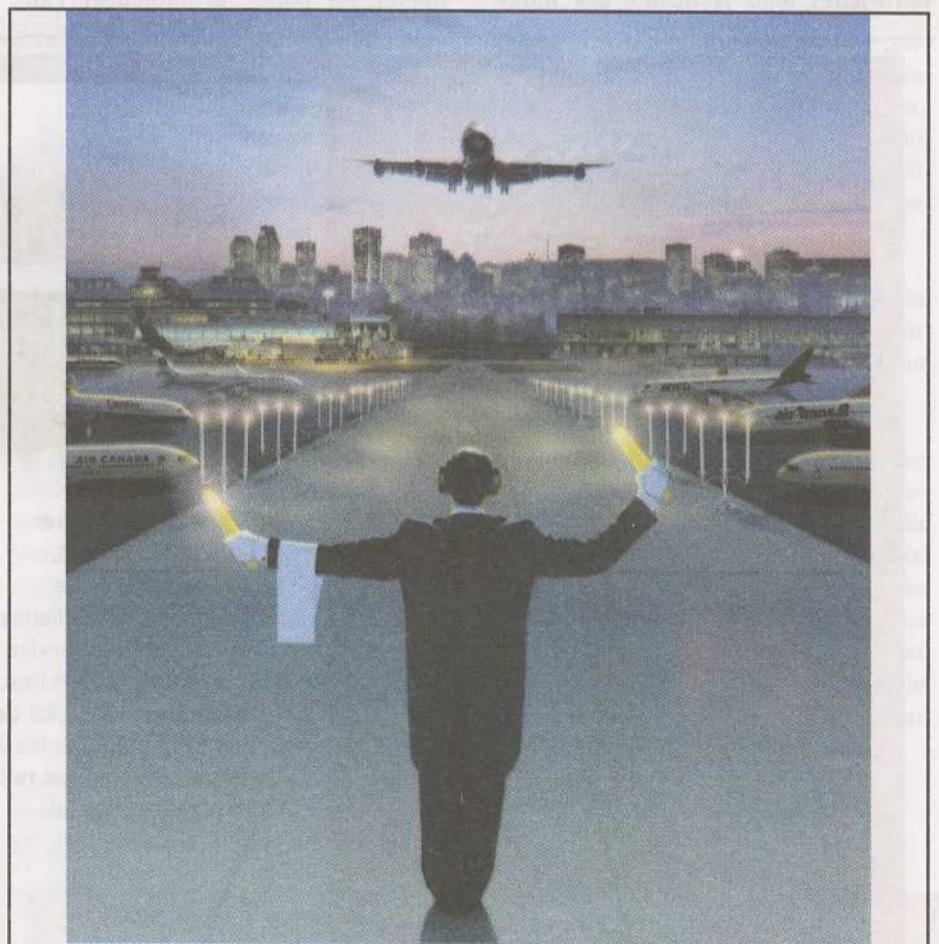
Au cours des années 90, le transport ferroviaire a perdu du terrain par rapport au transport par camion. Mais après des compressions majeures de personnel et une rationalisation du réseau (abandon ou vente de certaines lignes), de même que certaines innovations technologiques, les transporteurs ferroviaires voient grand de nouveau. Le Canadien National, après avoir réussi une fusion avec Illinois Central, a annoncé en décembre dernier son alliance avec Burlington Northern Santa Fe Railroad, ce qui en fera le plus vaste réseau ferroviaire d'Amérique du Nord. Le siège social de la nouvelle entité, «Chemins de fer de l'Amérique du Nord, inc.», sera à Montréal.

«Pour notre part, explique madame Nepveu, nous favorisons les alliances de chemin de fer à chemin de fer et misons sur l'innovation. Nous avons d'ailleurs introduit au printemps dernier un nouveau service favorisant une meilleure intermodalité. L'ExpressWay permet de transporter tous les types de semi-remorques. Par le passé, seuls les camions renforcés pouvaient être trans-

portés par train. Or, dans le parc de camions nord-américains, seulement 8 % des camions sont renforcés. Avec l'ExpressWay, n'importe quelle semi-remorque peut être transportée.» Les avantages d'un tel service sont évidents : une économie importante des coûts de carburant pour la distance, le salaire et les assurances pour un chauffeur, de moindres investissements en tracteurs.

Propriétaires de leurs infrastructures, les chemins de fer ont-ils des attentes particulières à l'égard du fameux plan de transport ? «Ils n'attendent pas de financement du gouvernement, c'est bien entendu. Mais ils ont des attentes dans la mesure où ils estiment que le plan de transport devrait miser davantage sur le mode ferroviaire, afin de désengorger la congestion routière de la métropole. Le gouvernement pourrait favoriser une plus grande intermodalité, notamment par des incitatifs fiscaux ou autres et en créant des centres de transbordement rail-route», rappelle Gilles Joubert.

Suite, page 15



Fiers de vous accueillir



OUVERTS SUR LE MONDE

Tél. : (514) 394-7377

www.admtl.com

GROUPE JDP inc.

CONSULTANTS EN TRANSPORT
TRANSIT CONSULTANTS

Ingénierie
Planification
Assistance technique
Gestion de l'opération et de l'entretien de systèmes de transport

Ingeneering
Planning
Technical Assistance for the operation and maintenance of transit systems

Jean-Denis Pelletier, ing., P. Eng
Président

988, ave Bellemare
Laval (Québec) H7R 4S3
Tél.: (450) 962-8008
Fax : (450) 962-3003
Email : groupejdp@qc.aira.com



activité

LA RÉCEPTION DU NOUVEL AN 2000 - UN SUCCÈS RENOUVÉLÉ

Le mercredi 26 janvier dernier avait lieu, au Palais des Congrès de Montréal sous le thème «Nouveau millénaire - Tourisme en lumière» la réception-cocktail du Nouvel An des membres de la Chambre.

Une fois de plus, la traditionnelle soirée, organisée cette année en collaboration avec le comité Tourisme de la Chambre a connu un éclatant succès. Près de cinq cents membres y assistaient : ils ont pu apprécier les décors prêtés par le Festival Montréal en Lumière qui se tient du 11 février au 4 mars. Sans la précieuse collaboration de nos commanditaires «Associés» que nous remercions - Groupe Financier Banque Royale, Hydro Québec, Merck Frosst et Distribution Transcontinental -, cette activité annuelle ne pourrait être maintenue ni obtenir le succès que l'on sait.



De gauche à droite : M. Mark Saucier, directeur régional, Île de Montréal et

directeur, service à la clientèle, Hydro Québec; M. Pierre Bourque, maire de Montréal, et M. Michel Labrecque, président-directeur général du Festival Montréal en Lumière.



De gauche à droite : M. Denis Hénauld, directeur du développement des ventes et du marketing; M. Denis Filion, directeur des ventes, Publi-Sac Montréal; Mme Sylvie Drolet, directrice générale régionale, Publi-Sac Montréal; et M. Jean-Guy Delorme, directeur du marketing et du développement des affaires, tous de Distribution Transcontinental inc.



De gauche à droite : M. Jean-Paul David, directeur général de Mercadex international,

gagnant d'une paire de billets d'avion en classe Hospitalité pour une destination de son choix sur le réseau des vols réguliers d'Air Canada, en compagnie de Mme Hélène Lavoie, directrice générale, Ventes passage Québec pour Air Canada, qui lui remet son prix.

D'autres prix de présence

M. Pierre Capistran, conseiller pour Mobilis Conseil, a remporté le forfait week-end «Lumière de rêve» pour deux personnes, d'une valeur approximative de 2 000 \$. Le forfait comprend : deux nuitées avec brunch du dimanche à l'hôtel Le Reine Elizabeth; un forfait V.I.P. de 5 heures au très recherché Spa Sinomonde du Holiday Inn Select; deux billets pour le dîner du Festival Montréal en Lumière avec transport en limousine par Albee Limousines; le repas du soir au restaurant Nuances du Casino de Montréal; de même que deux laissez-passer pour une exposition en l'an 2000 au Musée des beaux-arts de Montréal.

Mme Thérèse Lortie, directrice des relations humaines, Maison des Soeurs Grises, a remporté le forfait «Week-end en lumière» pour deux personnes, d'une valeur approximative de 1000 \$. Le forfait comprend : deux nuitées avec petits déjeuners complets à l'Auberge du Vieux-Port et un dîner de fine cuisine française au restaurant Les Remparts; deux billets pour le spectacle de clôture du Festival Montréal en lumière; deux billets pour un dîner-spectacle au Cabaret du Casino de Montréal; une promenade en calèche du Service de calèches A. Boisvert inc.; deux billets pour le Cinéma IMAX du Vieux-Port de Montréal; de même que deux billets pour l'exposition Trésors d'Italie du Sud, au Musée Pointe-à-Callières.

M. Normand Legault, président du Grand Prix F1 du Canada, et Mme Luce Boisvert, comptable agréée, se sont mérités chacun une paire de laissez-passer, offerts par VIA Rail Canada, dans le corridor Québec-Windsor. ■

Félicitations aux heureux gagnants !



CORRECTIF CAHIER DE MONTRÉAL INTERNATIONAL

Nous désirons apporter un correctif à l'article «ORGANISATIONS INTERNATIONALES» du cahier de Montréal International inséré dans Leadership Montréal de février dernier.

Les 9^e et 10^e paragraphes auraient dû se lire comme suit :

«Par exemple, la Fédération internationale sur le vieillissement (FIV), une organisation internationale non gouvernementale (OING) installée ici depuis plus de sept ans grâce à l'aide de Montréal International, a organisé l'an dernier dans la métropole la Conférence mondiale sur le vieillissement dont une résolution a été adoptée par les Nations-Unies, confirmant que les pays doivent concevoir le vieillissement de la population comme un enrichissement plutôt que comme un facteur de coûts ou une charge sociale. Cette conférence, qui regroupait plus de 1 200 délégués, a notamment contribué à faire de Montréal l'une des métropoles du monde où ces questions font l'objet d'une expertise reconnue.»

«La Première conférence sur la Société civile à Montréal organisée en décembre dernier par le Forum International de Montréal (FIM) -, une autre OING créée à Montréal grâce à l'aide de Montréal International -, a permis d'accueillir des gens de tous les coins du monde qui, riches ou pauvres, ont trouvé ici un accueil exceptionnel. À cette occasion, M. Girard rappelait que la moitié des organisations internationales installées à Montréal œuvrent dans le domaine de la société civile, l'environnement, les ressources naturelles, la recherche, les communications, la santé, l'éducation, etc.»

Oser la Métropole

Montréal et sa région
Métropole de la recherche
et du développement

- Une main-d'œuvre compétente et dotée d'une excellente formation
- Des institutions d'enseignement orientées sur les besoins de l'industrie
- Au premier rang des métropoles nord-américaines pour la densité d'emplois technologiques par rapport à sa population

- 47 % de la R-D de l'industrie pharmaceutique canadienne
- près de 60 % des dépenses canadiennes en R-D dans le domaine de l'aérospatiale
- des investissements en R-D de l'ordre de 450 millions de dollars en technologies de l'information et en multimédia
- près de la moitié des entreprises canadiennes en développement de procédés et de produits biotechnologiques
- une fiscalité qui réduit de plus de la moitié les coûts de la R-D

mamm.gouv.qc.ca

Québec
Ministère des Affaires municipales et de la Métropole



Suite de la page 5

REGARD SUR LA SITUATION DE L'ÉNERGIE À MONTRÉAL

trats de vente à court terme issus de la déréglementation. Cette déréglementation prend la forme d'un marché. Il est dorénavant possible d'acheter de l'électricité, un peu comme on achète des commodités sur les marchés des contrats à terme, c'est en quelque sorte une bourse de l'électricité. Mais l'électricité

a ceci de particulier, que sa consommation est continue et instantanée.

Cette transition est très avantageuse puisqu'elle offre une flexibilité accrue aux acheteurs et aux fournisseurs d'électricité. La demande pour cette énergie étant très cyclique, que ce soit au niveau

saisonnier ou quotidien (la nuit, la demande est à son plus bas), les centrales au gaz ou au charbon qui n'ont pas la possibilité d'ajuster leur production cause des fluctuations importantes de prix.

Pour Hydro-Québec, il s'agit d'une occasion de profit intéressante puisque, contrairement aux autres centrales, elle a le pouvoir d'emmagasiner l'électricité dans ses réservoirs. Comme l'explique M. Vandal, Hydro-Québec achète lorsque la demande est faible pour satisfaire les besoins domestiques sans utiliser le potentiel de ses réservoirs. Lorsque la demande est forte et que les prix sont élevés, Hydro-Québec a la puissance requise pour vendre ce surplus. Or, la société joue ainsi des deux côtés du terrain. Il s'agit donc d'un arbitrage sur les prix. Néanmoins, ce phénomène n'est pas lié à une imperfection du marché, mais il a un avantage concurrentiel.

Si les regards face à l'exportation laissent croire qu'Hydro-Québec se détournerait de son premier rôle de fournisseur d'électricité à la population québécoise, il faut se rassurer. Comme le rappelle M. Vandal, l'objectif premier de la société d'État est l'amélioration de la qualité du service envers les Québécois et une des façons d'y parvenir est la stabilité des tarifs. Ces derniers étant gelés jusqu'en 2002, on devrait donc pouvoir profiter de cette stabilité encore deux ans. Soulignons le fait qu'Hydro-Québec observe une politique d'uniformité de ses tarifs à la grandeur du Québec. Cette mesure sociale représente un important facteur de coût qu'une entreprise privée n'aurait pu soutenir. Cette situation est d'autant plus avantageuse pour les Québécois qui, selon deux études sur le coût de l'électricité dans les grandes villes nord-américaines, sont de ceux qui payent le moins cher leur électricité. Montréal, à ce chapitre, n'est devancée que par des villes plus petites comme Seattle, Portland, Winnipeg et Vancouver.

Même si l'ouverture du marché nord-américain se présente comme une occasion intéressante, l'attrait pour l'international n'en demeure pas moins incontestable. Les objectifs visés sont d'une part la vente de services reliés à l'expertise conseil et, d'autre part, les investissements dans des projets en partenariat avec d'autres entreprises québécoises. Bien que difficile à percer à cause d'une vive concurrence, le marché international affiche un fort potentiel de rentabilité par rapport au développement des technologies électriques.

Sur le plan international, bénéficier d'un partenaire de taille comme Hydro-Québec facilite grandement l'approche de clients ou d'investisseurs potentiels. C'est un peu comme partir en affaires avec une bonne carte de visite. Mais une des retombées les plus importantes réside au chapitre du développement de la connaissance. Hydro-Québec est maintenant chef de file mondial dans la production et la gestion de réseaux

hydroélectriques. La société a innové en construisant les plus gros barrages ou en mettant sur pied la première ligne 735 KV au monde.

Selon M. François Couturier, directeur à l'ingénierie de la division électrique à SNC-Lavalin, le fait qu'Hydro-Québec travaille en partenariat sur des projets de construction de centrales, permet, en plus des retombées conventionnelles, un transfert de connaissance. «Comme les projets étaient totalement nouveaux, nous avons appris en construisant et avons ainsi pu perfectionner notre savoir-faire». Des firmes comme SNC, RSW et Tecslut ont bénéficié grandement de la présence de la société d'État.

Cette expertise maîtrisée et ce transfert de connaissance deviennent un catalyseur pour le développement de nouvelles technologies et accélèrent du même coup la croissance et la prospérité économiques.

Quant à l'avenir d'Hydro-Québec, M. Vandal conclut par cette réflexion sur la mission de la société. «... En dépit des grands enjeux, Hydro-Québec reste un actif majeur du patrimoine québécois. Nous avons la responsabilité de valoriser cet actif tout en assurant un service de qualité [à coût raisonnable] aux citoyens du Québec. Il nous faut donc concilier nos objectifs de rendement avec ceux de fournisseur de bien public.»

L'avenir dessine pour les produits pétroliers une baisse graduelle de la demande. Le Québec est en retard en matière de contrôle des émissions gazeuses. Les mesures énergétiques demandées par les groupes environnementalistes et approuvées par l'industrie automobile diminueront la consommation d'essence. De plus, des voitures hybrides ou à alimentation complètement électrique sont présentement testées. Nous nous dirigeons vers des formes plus propres et plus économes d'énergie.

Dans ce contexte, l'hydroélectricité apparaît ainsi comme un véritable atout puisqu'il a été démontré que c'est la filière énergétique la moins polluante à ce niveau. Il devient alors évident que la présence d'Hydro-Québec enrichit grandement le patrimoine québécois.

Nous avons su développer non seulement une source d'énergie propre et renouvelable, mais aussi une expertise incroyable dans ce domaine. Les nombreux emplois créés par cette industrie sont qualifiés et à forte valeur ajoutée. Sous cette optique, toutes les occasions s'offrent à nous, il nous suffit de prendre les bonnes décisions. Toutefois, une chose est sûre, l'avenir énergétique au Québec est prometteur. ■

Chambre de commerce du Montréal métropolitain
Board of Trade of Metropolitan Montreal

La bonne ligne des affaires

TOURNOI DE GOLF-BÉNÉFICE ANNUEL 2000

Astiquez vos bâtons, l'année 2000 ramène une nouvelle saison de golf et, avec elle, un des premiers tournois de la saison.

Formule shotgun et Vegas
Des cadeaux pour tous, des prix, des trophées, etc. Cette année, pour avoir la chance de gagner un prix supplémentaire d'une valeur de 250 \$, vous devez vous inscrire avant le 31 mars 2000.

Prix : membre 195 \$
non-membre 280 \$
(TPS 7 % et TVQ 7,5 % en sus)

Pour renseignements et réservations :
Line Leblond
(514) 871-4000, poste 4001

Aimeriez-vous participer en tant que commanditaire ? Différents types de commandites sont offerts :

- Brunch
- Trophées
- Prix de présence
- Trous

Le jeudi 25 mai 2000
Club de golf Lachure

COMMERCE

Vidéotron
Réseau d'affaires

Conception Communication S.R.V.A.



LA CARTE À PAIEMENT DIRECT POUR LES MÉDICAMENTS, UNE VRAIE VALEUR AJOUTÉE

PAR MARTIAL LANIEL, DIRECTEUR, SECTEUR ASSURANCE COLLECTIVE, GROUPE ASSURVIE

Le meilleur véhicule marketing d'un régime d'assurance collective auprès de vos employés est certainement une carte à paiement direct pour les médicaments et les frais dentaires lorsque la chose est applicable. En introduisant cette carte dans votre régime, vous pouvez changer la perception que les employés ont de leur régime d'assurance collective et aussi mieux en contrôler les coûts.

Pour les plus jeunes employés qui font moins de réclamations, l'assurance collective est souvent perçue comme une dépense : ils sont rarement malades, prennent peu de médicaments et visitent leur dentiste deux fois par année. Toutefois, puisque certains ont de jeunes enfants et on peut s'attendre à ce qu'ils aient à acheter des médicaments quelques fois par année.

Pour les employés de 45 ans et plus, c'est autre chose : on estime que leur consommation de médicaments est égale à la moyenne nationale, soit de 10 à 12 ordonnances par année. Dans les deux cas, le processus de réclamation - dont les coûts indirects sont estimés à

50 \$ par employé, par année - coûte cher à l'entreprise.

Avec une carte à paiement direct pour les médicaments, il suffirait à l'employé de présenter la carte au pharmacien.

Vous n'êtes pas convaincus ?

Pourtant, de nombreuses raisons militent en faveur de l'introduction de cette carte : élimination de la paperasse, plus de reçus perdus ni de réclamations faites aux quatre mois, sans compter que l'information sur la couverture et l'admissibilité d'un produit est instantanée.

Avec la carte, toutes les transactions sont enregistrées auprès de toutes les pharmacies au Canada. Grâce à la *Revue d'utilisation des médicaments*, outil de surveillance de la santé des assurés, le pharmacien peut aviser la personne en cas de consommation inappropriée de médicaments, d'interaction dangereuse entre le médicament prescrit et un autre prescrit par un autre médecin, ou en cas d'allergie. Le pharmacien serait également avisé en cas de duplication, de surconsommation ou de non-respect de l'ordonnance.

Éléments de contrôle

Il y a quelques années, un mythe voulait que la carte à paiement direct entraîne des abus, mais l'avancement technologique a permis d'instaurer des éléments de contrôle. Au moment de l'adhésion, l'employé indique son nom, celui de son conjoint et de ses enfants et les coûts ne seront remboursés que pour ces personnes. Ensuite, l'information recueillie permet de coordonner les réclamations dans le cas où les deux conjoints bénéficient d'une couverture familiale. Enfin, s'ajoute à ces éléments de contrôle l'adjudication électronique des règlements : chaque médicament comporte un DIN (*drug identification number*) qui permet de vérifier instantanément l'admissibilité d'un produit. Aucune erreur possible et le système avise le pharmacien de l'admissibilité tant de l'assuré que du dépendant.

Un autre élément de contrôle : le RUM (*Revue d'Utilisation des Médicaments*) qui s'effectue avec chaque entrée de données à la pharmacie. Toutes les pharmacies à travers le Canada sont reliées à ce système qui analyse tous les

achats de l'assuré. Advenant un renouvellement trop hâtif de son ordonnance, le système avise le pharmacien et rejette la réclamation : un moyen d'éviter la surconsommation ou la dépendance. Le pharmacien pourrait aussi recevoir un avis disant que l'assuré ne respecte pas l'ordonnance et que sa santé risque de ne pas s'améliorer s'il néglige de prendre le médicament pour la quantité ou la durée prescrites.

Un puissant outil de gestion pour l'employeur

Le fournisseur de ce service possède la plus importante banque de données sur les médicaments réclamés dans le secteur privé au Canada. Ce système est mis à la disposition du client et du conseiller via Internet. Précisons que le dossier d'un employé n'est pas accessible et que les données ne concernent que le groupe et non la personne. Cette base de données révèle les types de problèmes de santé présents dans l'entreprise. Si par exemple, la classe où il y

Suite, page 15



Le 11 mai prochain

C'est à l'Hôtel OMNI Mont-Royal que nous découvrirons des

« Femmes entre ciel et terre... à l'approche du nouveau millénaire »

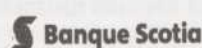
Surveillez l'édition du mois d'avril pour découvrir qui seront les femmes mises à l'honneur.

Le Dîner-réseau 2000, un voyage qui vous épatera !

Dîner-réseau

le jeudi 11 mai 2000, à compter de 17 h 30

Comité Action femmes d'affaires



Pour plus de renseignements : Isabelle Scaffidi, (514) 871-4000, poste 4022



Pour ceux qui sortent des sentiers battus

Prendre d'assaut les nouvelles occasions d'affaires exige un engagement soutenu. La BDC propose des produits financiers novateurs aux PME qui occupent une place stratégique sur les marchés émergents, y compris ceux de la haute technologie.

Quel que soit le stade de votre développement, notre équipe de spécialistes des investissements peut vous aider à progresser, même dans les marchés inexplorés. Pour mettre en œuvre des stratégies gagnantes ici et à l'étranger, faites appel à la BDC dès aujourd'hui !

1 888 INFO BDC / www.bdc.ca



La Banque de développement du Canada
EXCLUSIVEMENT AU SERVICE DES PME



ATELIER DE FORMATION

«EN AFFAIRES, IL FAUT SAVOIR Y FAIRE»

Le protocole ou l'étiquette n'est pas l'apanage des rois, mais plutôt un usage de courtoisie qui assure l'ordre et le bien-être en société.

La Chambre offre de nouveau un atelier gratuit pour aider ses membres à tirer le maximum de l'extraordinaire réseau d'affaires que représente son membership.

Un atelier présenté par Monique Deviard, ARP, vice-présidente, GPC Concordia Communications.

Le nombre de places est limité et la réservation, obligatoire. Cet atelier est réservé aux membres seulement (aucun substitut non-membre).

Renseignements et réservation :
Line Leblond (514) 871-4000, poste 4001. ■

Date : le jeudi 30 mars 2000

Heure : inscription et petit déjeuner 8 h
Atelier - 8 h 30 à 10 h 30

Lieu : locaux de la Chambre
5, Place Ville Marie
Rez-de-chaussée, bureau 12500
Salle VIA Rail



COMITÉ TRAVAILLEURS AUTONOMES ET MICRO-ENTREPRISES

ATELIER DE FORMATION

Le pouvoir de l'écrit, une démarche pratique de rédaction

Trouvez-vous difficile de rédiger vos lettres d'affaires, une offre de service, un rapport, votre publicité ? Faites-vous des cauchemars à la seule perspective de vous retrouver devant une page blanche ? Attendez-vous toujours au dernier moment pour produire le texte dont vous avez besoin ? Avez-vous trop d'idées que vous n'arrivez pas à organiser en un texte concis et précis ? Ou encore, êtes-vous souvent à court d'inspiration ?

Si vous avez répondu oui à l'une ou l'autre de ces questions, n'hésitez pas à vous inscrire à cet atelier ! Accordez-vous le plaisir de démythifier l'écriture, d'apprendre à jouer avec les idées et les mots, à organiser l'information et à clarifier votre message en fonction de l'objectif et du destinataire visés.

Animatrice



Madame Marie Cimon
Conceptrice et rédactrice
Le Fil d'Ariane - Services-conseils en communications écrites

Profil de l'animatrice

Titulaire d'une maîtrise ès arts, Marie Cimon a exercé, pendant de nombreuses années, des fonctions de conceptrice, de formatrice et de chargée de cours à l'Université Laval. Elle a collaboré à la rédaction et à la révision de programmes, de guides et d'ateliers et elle a participé à la formation de nombreux intervenants et intervenantes du monde de l'éducation. Par la suite, elle a rempli des mandats analogues pour d'autres organismes privés ou publics.

Mme Cimon a maintes fois animé des ateliers à l'occasion de congrès, de colloques ou de rencontres de perfectionnement. Coauteure de trois publications, elle a aussi écrit des articles dans différentes revues.

Depuis 1996, Mme Cimon dirige sa propre entreprise de services-conseils en communications écrites, Le Fil d'Ariane. Elle réalise des mandats de conception, de rédaction et de révision. Elle offre également des services de formation sur mesure, individuelle ou de groupe, sur les communications écrites d'affaires. ■

Date : le jeudi 23 mars 2000

Heure : inscription et petit déjeuner - 7h 30
atelier - 8 h à 12 h

Lieu : Chambre de commerce du Montréal métropolitain
5, Place Ville Marie, niveau plaza, salle VIA Rail

Coût : membre : 50 \$ (+ TPS de 7 % et TVQ de 7,5 %) = 57,51 \$
non-membre : 75 \$ (+ TPS de 7 % et TVQ de 7,5 %) = 86,27 \$

Prix pour 4 ateliers : 170 \$ (+ TPS de 7 % et TVQ de 7,5 %) = 195,54 (membres seulement)

Renseignements et inscription :
Line Leblond - (514) 871-4000, poste 4001
Courriel : lleblond@ccmm.qc.ca



L'EXPO 67 : LE PREMIER CHOIX DU CONCOURS «COUP DE CŒUR CULTUREL»

EXPO 67, le spectacle Notre-Dame-de-Paris, le Cirque du Soleil : trois événements d'envergure internationale, trois manifestations de l'extraordinaire dynamisme de la vie culturelle montréalaise. C'est le choix qu'ont fait les participants au concours **Coup de cœur culturel**, invités à nommer l'événement de la scène culturelle montréalaise qui les avait le plus touchés au cours de leur vie.

Ce concours, une initiative du comité Industries culturelles de la Chambre, a connu son dénouement le 3 février, au petit déjeuner Perspectives auquel était invitée la ministre de la Culture et des Communications, Mme Agnès Maltais. Le gagnant, M. Fabrice Rigaux, a reçu un **passport culturel 2000** qui lui ouvre toutes grandes les portes de Montréal, métropole culturelle.

Merci aux commanditaires

Un grand merci à tous les commanditaires de ce **passport culturel** : l'Académie canadienne du cinéma et de la télévision, Alliance Atlantis Vivafilm, Archambault Musique, les Cinémas Famous Players, l'Équipe Spectra, les

Grands Ballets canadiens, le Musée des beaux-arts de Montréal, l'Orchestre Métropolitain, l'Orchestre symphonique de Montréal, la Société des directeurs de musées montréalais, de même que le Théâtre du Nouveau-Monde.

Merci également à Postes Canada qui a subventionné la production des cartes postales. ■



C'est la ministre de la Culture et des Communications, Mme Agnès Maltais (à droite) qui a procédé au tirage de la carte gagnante en compagnie de Mme Danielle Sauvage (à gauche), directrice des Communications, Musée des beaux-arts de Montréal, et présidente du comité Industries culturelles de la Chambre.

MA PASSION... LES «5 À 7 DU MARDI»

Grâce au Centre Molson et au journal Les Affaires, la Chambre a célébré son premier «5 à 7 du mardi» de l'année en compagnie de 250 membres, heureux de pouvoir faire du réseautage dans un endroit aussi prestigieux que le restaurant Ovation du Centre Molson et, pour certains et certaines plus curieux, de visiter le «célèbre» vestiaire du Canadien.

Merci à tous les collaborateurs : Via Rail Canada, CMRC, Escalade Massage, À la touche féminine et le Centre Molson, pour les prix de présence qu'ils ont gracieusement offerts.

Si vous n'avez pas encore assisté à cette activité, venez vite... nous sommes assurés que vous n'en manquerez plus un de la série !

Le 5 à 7 du 7 mars se tiendra au Sporting Club du Sanctuaire. Pour vous inscrire, appelez Sonia Cloutier au (514) 871-4000, poste 4011.

Voici les noms des personnes qui ont remporté les prix de présence :

■ Paire de billets de hockey et repas au restaurant :
Guo Huang Zhong
Chauffa-Tech

■ Paire de billets de hockey et repas au restaurant :
Vincent Barberger
CRIM (Centre de recherche informatique de Montréal)

■ Un certificat-cadeau d'Escalade Massage :
Pierre Monty
Anjinnov Construction

■ Un arrangement floral de la Touche Féminine :
John Marrett
CMRC

■ Deux paires de billets pour le spectacle de Francis Cabrel :
Jean-Marc Drolet, Canac, et Lianne Ulin de M. Bacal Insurance Agenciers Inc.

■ Un laissez-passer pour deux personnes de Via Rail dans le corridor Québec-Windsor :
Nathalie Gagnon
Télé-Ressources

■ Un logiciel Maximizer :
Jessica Joyal
Drakkar

D'autres prix de présence de ce genre sont offerts à chaque «5 à 7 du mardi». ■



activités

INSTITUT DU COMMERCE ÉLECTRONIQUE - DÉJEUNER-CAUSERIE DU 4 AVRIL 2000



Le prochain déjeuner-causerie de l'Institut du commerce électronique se tiendra le mardi 4 avril prochain. Nous aurons le plaisir d'accueillir à notre tribune Mme Chris Alford, vice-présidente, Services et solutions d'intégration, IBM Canada Itée. ■

Lieu : Hôtel Omni Montréal
Pour renseignements et réservations : Nolie Imprévert - (514) 871-4000 poste 4020
Courriel : nimplevert@cemm.qc.ca

Il est possible de réserver vos billets sur notre site Web

commanditaire principal :



SÉRIE HAUTE TECHNOLOGIE à la découverte des nouveaux leaders!



Le jeudi 23 mars 2000, de 7 h 30 à 9 h
Monsieur Normand Voyer
Vice-président exécutif
Sous-traitance industrielle Québec (STIQ)
Commerce électronique et gestion globale des sources d'approvisionnement
Lieu : Hôtel OMNI Mont-Royal
1050, rue Sherbrooke Ouest
Une initiative du comité Aérospatiale



Renseignements et réservations :
Line Leblond : tél. : (514) 871-4000, poste 4001
Courriel : lleblond@cemm.qc.ca
Il est possible de réserver vos billets sur notre site Web (www.cemm.qc.ca).

Les activités marquées du logo (90) peuvent faire l'objet d'une dépense admissible dans le cadre de la loi 90.

A G E N D A

MARS 2000			
7	17 h à 19 h 5 à 7 du mardi Le Sporting Club du Sanctuaire	23	8 h à 12 h (90) Atelier de formation Comité Travailleurs autonomes et micro-entreprises Le pouvoir de l'écrit, une démarche pratique de rédaction Mme Marie Cimon Conceptrice et rédactrice Le Fil d'Ariane - Services-conseils en communications écrites Locaux de la Chambre
14	7 h 30 à 9 h 30 Club-contact Locaux de la Chambre	30	7 h 30 à 9 h (90) Perspectives Comité Tourisme L'arrivée du Centre iSci dans le Vieux-Port de Montréal et son impact pour le Québec M. Berard Lamarre Président du conseil d'administration Société du Vieux-Port de Montréal Centre des Sciences du Vieux-Port
14	12 h à 14 h (90) Déjeuner-causerie M. Alain Bouchard Président et chef de la direction Alimentation Couche-Tard inc. Delta Centre-Ville	4	12 h à 14 h (90) Déjeuner-causerie M. Claude Legault Président et chef de l'exploitation SITQ Immobilier Hilton Montréal Bonaventure
16	7 h 30 à 9 h (90) Perspectives - Comité Action femmes d'affaires Le design pour les affaires Mme Ginette Gadoury Présidente Salon international du design d'intérieur de Montréal Hôtel Inter-Continental Montréal	4	17 h à 19 h Les 5 à 7 du mardi Endroit à confirmer
21*	8 h 30 à 12 h (90) Séminaire - ICE Des transactions cybernétiques Endroit à confirmer	6	7 h 30 à 9 h (90) Perspectives Le fardeau fiscal des contribuables M. Yves Séguin Vice-président exécutif et adjoint au président, Québec Groupe de Sociétés Banque de Montréal Hôtel OMNI Mont-Royal
23	7 h 30 à 9 h (90) Série Haute technologie Commerce électronique et gestion globale des sources d'approvisionnement M. Normand Voyer Vice-président exécutif Sous-traitance industrielle Québec (STIQ) Hôtel OMNI Mont-Royal	4*	12 h à 14 h (90) Déjeuner-causerie - ICE Mme Chris Alford Vice-présidente, Services et solutions d'intégration IBM Canada Itée Hôtel OMNI Mont-Royal

Les activités marquées d'un* sont organisées par



Renseignements et réservations :

Line Leblond
Tél. : (514) 871-4000, poste 4001
Clubs-contact :
Marie-Claude Ainey
Tél. : (514) 871-4000, poste 4021
Activités ICE :
Nolie Imprévert
Tél. : (514) 871-4000, poste 4020
Les 5 à 7 du mardi :
Sonia Cloutier
Tél. : (514) 871-4000, poste 4067



Commanditaire principal



BOMBARDIER

BYERS CASGRAIN

AVOCATS ET CONSEILLERS D'AFFAIRES



Desjardins

Fiducie Desjardins



Pratt & Whitney Canada

Une société de United Technologies



SNC-LAVALIN



Développement économique Canada / Lignes aériennes Canadien International / Meloche Monnex / Progisia Informatique inc. / Standard Life / VIA Rail Canada

LES ACTIVITÉS DU WORLD TRADE CENTRE MONTRÉAL

MARS 2000			
15	8 h 30 à 12 h (90) Atelier de formation Comment rédiger des contrats de vente et de distribution à l'international M. Bernard Colas Avocat Byers Casgrain Locaux de la Chambre	31	8 h 30 à 12 h (90) Atelier de formation Le Fonds de solidarité de la FTQ : un partenaire de choix pour vos projets internationaux créateurs d'emplois au Québec M. Louis-Philippe Vézina Fonds de solidarité de la FTQ Locaux de la Chambre
24	8 h 30 à 12 h (90) Atelier de formation Fiscalité internationale M. Étienne Bruson, CA Samson Bélaire / Deloitte & Touche Locaux de la Chambre	12	8 h 30 à 12 h (90) Atelier de formation Développer les marchés et sa force de vente aux États-Unis M. Ray Thivierge CMA Marketing Locaux de la Chambre
		28	8 h 30 à 12 h (90) Atelier de formation Exporter vers l'Union européenne M. Bernard Colas Avocat Byers Casgrain Locaux de la Chambre

Ces activités peuvent faire l'objet d'une dépense admissible dans le cadre de la loi 90.

commanditaire principal :

TELEGLOBE



Information et inscription :
Nolie Imprévert
(514) 871-4000, poste 4020.

PERSPECTIVES

Branchée sur l'actualité,
cette série vous présente
des spécialistes reconnus
dans leur milieu.

**Calendrier
hiver/printemps 2000**

Présentées à l'heure du petit déjeuner,
ces conférences sont suivies
d'une période de questions.



Commanditaire principal



La force du travail



Glaxo Wellcome Inc.
Bureau d'affaires du Québec

Conférenciers invités



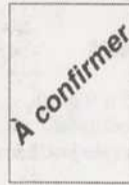
16 mars 2000
Comité Action femmes d'affaires
Le design pour les affaires
Mme Ginette Gadoury
Présidente
Salon international du design d'intérieur de
Montréal
Lieu : Hôtel Inter-Continental Montréal,
7 h 30 à 9 h



30 mars 2000
Comité Tourisme
*L'arrivée du Centre iSci dans le Vieux-Port de
Montréal et son impact pour le Québec*
M. Bernard Lamarre
Président du conseil d'administration
Société du Vieux-Port de Montréal
Lieu : Centre des Sciences du Vieux-Port,
7 h 30 à 9 h



6 avril 2000
Le fardeau fiscal des contribuables
M. Yves Séguin
Vice-président exécutif et adjoint du président,
Québec
Groupe de Sociétés Banque de Montréal
Lieu : Hôtel OMNI Montréal,
7 h 30 à 9 h



27 avril 2000
Conférencier à confirmer
Lieu : Hôtel Inter-Continental Montréal,
7 h 30 à 9 h

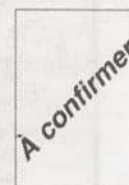
Conférenciers invités



4 mai 2000
Comité Transport
M. Jacques Fortin
Directeur général
Société de transport de la Communauté
urbaine de Montréal
Lieu : Hôtel Inter-Continental Montréal,
7 h 30 à 9 h



1er juin 2000
M. André Tremblay
Président et chef de la direction
Microcell Télécommunications, inc.
Lieu : Hôtel Inter-Continental Montréal,
7 h 30 à 9 h



8 juin 2000
Conférencier à confirmer
Fédération des caisses populaires Desjardins de
Montréal et de l'Ouest-du-Québec
Lieu : Hôtel OMNI Montréal,
7 h 30 à 9 h

Les dates et lieux peuvent changer.
Veuillez consulter la publication de la Chambre, Leadership
Montréal, le dépliant publicitaire qui vous parviendra avant chacune
de ces activités ou le site Web : www.ccmq.qc.ca.

**Colloque : «Le Canada devrait-il
adopter le dollar américain comme devise ?»**

Endroit : Hilton Montréal Bonaventure, salon Outremont - 1, Place Bonaventure, Montréal
Renseignements et réservations : Line Leblond ☎ (514) 871-4000, poste 4001

Date : le jeudi 13 avril 2000, de 10 h à 14 h
Courriel : lleblond@ccmm.qc.ca

Coût : Membre de la CCMM, du Réseau HEC, de la Chaire Téléglobe Raoul-Dandurand et le CORIM:
125 \$ (+ TPS 7% et TVQ 7,5%) = 143,78 \$
Non-membre : 180 \$ (+ TPS 7% et TVQ 7,5%) = 207,05 \$
Étudiant : 80 \$ (+ TPS 7% et TVQ 7,5%) = 92,02 \$

HORAIRE

**De 10 h à midi Point de vue et débat des
quatre (4) économistes**



Monsieur Marcel Côté
Associé fondateur
SECOR



Monsieur John Crow
Ancien gouverneur
Banque du Canada



Monsieur Pierre Fortin
Professeur
Département des sciences économiques
Université du Québec à Montréal



Monsieur John McCallum
Premier vice-président et économiste en chef
Groupe Financier Banque Royale

Midi

Cocktail (foyer de l'hôtel)

12 h 30

Déjeuner - conférencier invité :



P^F Willem Buiters
Membre du comité de la politique monétaire
Bank of England de Londres

Commanditaire :



En collaboration avec:





forum



Suite de la page 8

LE TRANSPORT, AU COEUR DE L'ÉCONOMIE MONTRÉALAISE

Transport aérien : Montréal décolle

«Avec la restructuration de l'industrie du transport aérien au Canada, nous nous interrogeons un peu sur l'avenir, c'est certain, mais nous demeurons très confiants», déclare Nycol Pageau-Goyette, présidente d'Aéroports de Montréal. Le premier horaire, celui de l'été 2000, présenté par Air Canada — «sa première manifestation comme monopole» — est satisfaisant. Une chose est certaine, la confiance d'ADM n'est pas aveugle et la société fait tout ce qu'elle peut pour s'assurer de continuer à bien tirer son épingle du jeu face à la concurrence que représente Toronto, mais aussi Boston, New York et d'autres aéroports aux États-Unis.

L'année qui vient de se terminer a vu une croissance de 5,25 % de l'achalandage aux deux aéroports, alors que l'année 1998, marquée par le verglas et deux grèves, avait connu une moindre croissance (4 %), excédant pourtant largement la croissance prévue. La croissance annuelle prévue par des experts dans une étude réalisée récemment pour le compte d'ADM était de 2,5 % d'ici 2010. «Un des freins à cette croissance est bien sûr la démographie», reconnaît madame Pageau-Goyette. «Mais ADM mise sur le développement du fret aérien : c'est la catégorie qui croît le plus rapidement. Or en plus du fret classique, que tout le monde connaît, il existe aussi un fret à forte composante logistique, celui de l'ère du juste-à-temps et du commerce électronique.» À ce chapitre, Mirabel peut s'enorgueillir notamment de voir passer tout le poisson de l'est de l'Amérique. Dans ce domaine, il s'agit d'atteindre une masse critique et Mirabel a déjà les atouts nécessaires pour réussir dans ces créneaux spécialisés.

ADM s'est dotée d'un plan directeur de 20 ans pour ses deux aéroports et les perspectives de croissance sont intéressantes, de l'avis de madame Pageau-Goyette. «Il s'agit davantage d'une intensification de notre stratégie actuelle que d'une révolution, et les compagnies aériennes, avec qui nous en avons discuté, se sont montrées très enthousiastes». Il est important de ne pas perdre de vue que notre concurrence n'est pas seulement Toronto et les États-Unis, mais aussi d'autres modes de transport, comme le transport ferroviaire, qui ne cessent de se développer.

En guise de conclusion

Le transport est un secteur d'une importance majeure en lui-même, en plus d'être crucial pour le développement de tous les échanges commerciaux de la métropole et de façonner son visage. C'est le transport qui a donné à notre ville son caractère international. Il est à espérer que les décisions qui seront prises ces jours-ci lui permettront de régler le pressant problème de l'engorgement routier et peut-être du même coup d'améliorer sa performance environnementale et commerciale. On peut toujours rêver, non ? ■



services aux membres



Suite de la page 11

LA CARTE À PAIEMENT DIRECT POUR LES MÉDICAMENTS

a le plus de réclamations, ce sont les «hypolipémiants» (des médicaments pour le contrôle du cholestérol et de l'obésité) l'employeur pourrait décider d'implanter un programme de mieux-être visant à renseigner les employés sur l'alimentation et le bienfait de l'exercice et la facture de médicaments pourrait s'en trouver réduite.

Une autre des nombreuses analyses disponibles est la comparaison des don-

nées à des groupes de même taille, du même secteur économique ou même de tous les groupes assurés. Ce *benchmarking* permet de situer le groupe par rapport aux moyennes observées et suggère des pistes de solutions ou des correctifs à apporter au régime.

En conclusion

Avec les coûts grandissants des soins de santé et la compétitivité du marché de l'emploi, les gestionnaires de ressources

humaines et financières qui veulent demeurer en avant de leurs concurrents devront certainement considérer toutes les avenues disponibles et la carte de paiement direct (avec tous ses avantages) demeure un incontournable.

Pour obtenir de l'information sur ce service, communiquez avec le Groupe Assurvie au (514) 842-8791. ■

Développement économique Canada



À l'heure de la mondialisation, l'entrepreneuriat, les partenariats, l'innovation et l'exportation sont essentiels à la réussite des entreprises. À Développement économique Canada, nous mettons l'épaule à la roue. Nous stimulons la croissance de l'économie québécoise en créant un climat propice aux affaires.

Favoriser l'excellence des PME : c'est notre raison d'être.

Viser haut L'excellence des PME



Développement économique Canada

Canada Economic Development

Canada



Port de Montréal
Port of Montreal

GRAND PARTENAIRE ACTIF DU RÉSEAU DU LEADERSHIP MÉTROPOLITAIN

LES «GRANDS PARTENAIRES»

Pour **agir**
ensemble sur l'essor économique
du **Montréal métropolitain!**



Chambre de commerce
du Montréal métropolitain
Board of Trade
of Metropolitan Montreal



Institut du commerce
électronique
Electronic Commerce
Institute



M T C
MONTRÉAL

A.L. Van Houtte Ltée • ABB • Aéroports de Montréal • Agropur, Coopérative Agro-Alimentaire • Air Canada • **Air Liquide Canada inc.** • Alean • ***Alstom Canada inc.** • APG Solutions & Technologies inc. • Arthur Andersen/Malette Maheu • AstraZeneca Canada Inc. • AT&T Canada • Avon Canada Inc. • AXA Assurances inc. • Banque CIBC • Banque de développement du Canada - Siège social • Banque de Montréal • Banque Laurentienne du Canada • Banque Nationale du Canada • Banque Royale du Canada • Banque Scotia • Banque Toronto-Dominion • Bell ActiMédia • Bell Canada • Bell Helicopter Textron • Belron Canada • BioChem Pharma inc. • Bombardier inc. • Bourse de Montréal • Brasserie Labatt Itée • Bureau en Gros • Byers Casgrain - Avocats • Cabinet de relations publiques NATIONAL inc. (Le) • CAE Électronique Itée • Caisse de dépôt et placement du Québec • Camco inc. • Canac inc. • Canadien National • Canadien Pacifique Ltd. • Cascades inc. • Casino de Montréal • Château Stores of Canada Ltd. • Ciment St-Laurent • Cirque du Soleil • ***Clearnet** • Cogeco inc. • Cognicase • Commission scolaire de Montréal • Communauté urbaine de Montréal / bureau du président • Compagnie d'assurance Standard Life (La) • Compagnie d'assurances Bélair • Compaq Canada inc. • Cosmair Canada inc. - Groupe L'ORÉAL • Costco Canada inc. • ***CROP inc.** • Danzas Canada Ltd. • Desjardins Ducharme Stein Monast et Sogemis inc. • Dessau-Soprin inc. • Domtar inc. • Donohue inc. • École des Hautes Études Commerciales (HEC) • EDS Innovations inc. • EDUMICRO inc. • ***Eicon Technology Corporation** • Emploi-Québec • EMS Technologies, Space Electronics Group • English Montreal School Board • Ericsson Communications Inc. • Ernst & Young • Fasken Martineau DuMoulin • Féd. caisses pop. Desjardins de Mtl & Ouest-du-Qc • Fednav Limited • Fiducie Desjardins • Financière Banque Nationale • Fonds

de Solidarité des Travailleurs du Québec (FTQ) • FTM Capital inc. • Gartner Group Canada • Gaz Métropolitain • Glaxo Wellcome Inc. • Goodyear Canada inc. • Great West, compagnie d'assurance-vie - London Life • Groupe CGI inc. • Groupe Chagnon international Itée. • Groupe conseil DMR inc. • Groupe Coscient inc. (Le) • Groupe Cossette Communication • Groupe LGS inc. • Groupe Optimum inc. • Groupe Pharmaceutique Bristol-Myers Squibb • Groupe Saputo inc. • Groupe SNC-Lavalin inc. • Groupe Sun Life • Groupe Transcontinental G.C.T. Itée • Groupe TVA inc. • Groupe-conseil Aon inc. • Harry Rosen Inc. • Henry Birks & Sons inc. • Hewitt Équipement Itée • Hydro-Québec • IBM Canada Itée • Imperial Tobacco Itée • Industrielle-Alliance Cie d'Assurance sur la vie • Investissement-Québec • ISPAT SIDBEC inc. • Ivaco inc. • Journal de Montréal • KPMG s.r.l. • Kruger inc. • KSH Itée • Lafarge Canada inc. • Le Groupe Jean Coutu (PJC) inc. • Le Groupe Télé-Ressources Itée • Le Groupe Vidéotron Itée • Lignes aériennes Canadien International • Loto-Québec • ***Matol Botanical International Itée** • McCarthy Tétrault • McGill University • Media Express • Médis Services Pharmaceutiques et de santé inc. • Meloche Monnex inc. • Merck Frosst Canada inc. • Métro - Richelieu 2000 inc. • ***Microcell Télécommunications inc.** • Molson Canada, région du Québec • Montréal Trust • Nesbitt Burns • Noranda - Affinerie CCR • Nortel Networks • ***North Star Ship Chandler inc.** • Novartis Pharma Canada inc. • Office municipal d'habitation de Montréal • Ogilvy Renault • Ouimet Cordon Bleu inc. • Parmalat Canada • Petro-Canada • Pfizer Canada Inc. • Pharmaprix • Pitney Bowes du Canada Itée • Planet Hollywood Canada inc. • Port de Montréal • Power Corporation du Canada • Pratt & Whitney Canada • PricewaterhouseCoopers • Produits forestiers Alliance inc. • Proviso inc. • Quebecor inc. • Raymond, Chabot, Grant, Thornton • RBC Dominion valeurs mobilières inc. • Regroupement des collèges du Montréal métropolitain • ***Reine Elizabeth (Le)** • Réno-Dépôt inc. • Restaurants McDonald du Canada Itée • Restaurants Sportscene inc. (Les) • Richter, Usher & Vineberg • ***Robert Half International inc.** • Rolls Royce Canada Ltd. • RONA inc. • Samson Bélair/Deloitte & Touche • Schering Canada inc. • Scotia Capitaux inc. • SIBN inc. • SITQ immobilier • Sobey's Québec • Société canadienne des postes • Société conseil Mercer Itée • Société de transport de la C.U.M. • Société des Alcools du Québec • Société du Groupe d'embouteillage Pepsi • Société du Palais des Congrès de Montréal • Société générale de financement du Québec • Société immobilière TrizecHahn • Société Radio-Canada • Sucre Lantic Itée • ***Système M3i inc.** • ***Tecsult inc.** • Téléglobe inc. • The Gazette • Transat A.T. inc. • UAP inc. • Université Concordia • Université de Montréal • Université du Québec à Montréal • Velan Inc. • Ville de Montréal - Service du développement économique • Xerox Canada inc. • ZENON.

Les **leaders**
s'associent
aux **leaders!**

***BIENVENUE DANS LE CERCLE DES GRANDS PARTENAIRES
DEVENEZ GRAND PARTENAIRE
APPELEZ-NOUS AU (514) 871-4000, POSTE 4067**