

Les titres décrits dans le présent prospectus ne sont offerts que là où l'autorité compétente a accordé son visa; ils ne peuvent être proposés que par des personnes dûment inscrites. Aucune commission des valeurs mobilières ni aucun organisme de réglementation semblable au Canada ne s'est prononcé sur la qualité des titres offerts dans le présent prospectus, et toute personne qui donne à entendre le contraire commet une infraction. Les titres offerts en vertu du présent prospectus n'ont pas été ni ne seront inscrits en vertu de la loi américaine intitulée Securities Act of 1933, telle qu'elle est modifiée (la « Loi de 1933 »), et par conséquent, ils ne peuvent être offerts ou vendus aux États-Unis qu'à certains investisseurs institutionnels agréés. Se reporter à la rubrique « Mode de placement ».

Premier appel public à l'épargne par voie de placement secondaire

Le 21 novembre 1997



Tri-White Corporation

jusqu'à 51 713 964 Actions ordinaires de Tri-White Corporation
lors de l'exercice de droits émis par
RUSSEL METALS INC.

aux porteurs de ses actions ordinaires de catégorie A et de catégorie B

Russel Metals Inc. (« Russel ») émet aux porteurs actuels de ses actions ordinaires de catégorie A et de catégorie B (les « actions ordinaires de Russel »), en guise de dividende, des droits cessibles (les « droits ») leur permettant d'acquérir les actions ordinaires de Tri-White Corporation détenues en propriété par Russel (les « Actions ordinaires de Tri-White »). Tri-White Corporation (« Tri-White ») est une filiale en propriété exclusive de Russel, formée pour acquérir certains éléments d'actif de Russel dans le secteur du transport. Russel a conclu une convention d'achat avec certains preneurs fermes (les « preneurs fermes ») aux termes de laquelle les preneurs fermes achèteront les Actions ordinaires de Tri-White qui n'auront pas été achetées dans le cadre du placement de droits, à condition qu'en aucun cas les preneurs fermes ne soient tenus d'acheter plus de 33 1/3 % des Actions ordinaires de Tri-White. Se reporter à la rubrique « Mode de placement ». Tri-White a aussi accordé aux preneurs fermes une option (l'option d'attribution en excédent) pouvant être levée jusqu'au 60^e jour, inclusivement, suivant la date d'expiration à un prix équivalant au prix d'exercice majoré de 0,01 \$ par action ordinaire de Tri-White et visant l'achat d'un nombre maximal de 7 757 094 actions ordinaires de Tri-White.

Les actions ordinaires de Tri-White acquises par les preneurs fermes aux termes de l'option d'attribution en excédent seront revendues par les preneurs fermes au public (à l'exception des personnes des États-Unis, au sens du présent prospectus, qui ne sont pas des investisseurs institutionnels agréés). Il est impossible de garantir que les porteurs d'actions ordinaires de Russel auront l'occasion d'acheter de telles actions ordinaires de Tri-White et, par conséquent, les porteurs d'actions ordinaires de Russel qui exercent tous leurs droits et leur privilège d'acquisition additionnelle (tel qu'il est décrit ci-après) n'auront pas nécessairement une participation dans Tri-White égale à leur participation au prorata dans Russel.

Chaque porteur d'actions ordinaires de Russel inscrit à 17 h (heure de Toronto) le 28 novembre 1997 (la « date de clôture des registres ») est habilité à recevoir un droit pour chaque action ordinaire de Russel qu'il détient. Chaque droit confère à son porteur le droit d'acquérir de Russel une Action ordinaire de Tri-White à 1,40 \$. Le prix d'exercice devant être payé par Action ordinaire de Tri-White au moment de l'exercice de un droit par Action ordinaire de Tri-White (le « prix d'exercice ») a été établi par voie de négociation entre Russel et les preneurs fermes. Les droits qui ne seront pas exercés avant la date prescrite expireront. Les droits, les Actions ordinaires de Tri-White et les actions ordinaires de Tri-White qui pourraient être émises aux termes de l'option d'attribution en excédent n'ont pas été ni ne seront inscrits en vertu de la loi américaine intitulée Securities Act of 1933, telle qu'elle est modifiée (la « Loi de 1933 »), ou de toute autre loi sur les valeurs mobilières d'un État et, tant qu'ils ne sont pas inscrits de cette façon, ils ne peuvent être offerts ni vendus aux États-Unis d'Amérique ou dans un de leurs territoires ou possessions, sauf aux termes d'une dispense aux exigences d'inscription de la Loi de 1933 et de toute autre loi applicable sur les valeurs mobilières d'un État, ou dans le cadre d'une opération qui n'est pas assujettie à ces exigences. Les porteurs d'actions ordinaires de Russel dont l'adresse d'inscription est située aux États-Unis d'Amérique ou dans un de leurs territoires ou possessions devraient se reporter à la rubrique « La réorganisation et le placement de droits — Restrictions américaines en matière de valeurs mobilières ».

La période d'exercice pour les droits expire à 16 h 30 (heure de Toronto) le 19 décembre 1997 (la « date d'expiration »). Si la condition décrite ci-dessous est remplie ou fait l'objet d'une renonciation et que les preneurs fermes et Russel n'ont pas convenu de résilier le présent placement tel qu'il est prévu ci-dessous, un certificat attestant les droits (un « certificat de droits ») sera transmis par courrier ou par messenger, avec un exemplaire du présent prospectus, à chaque actionnaire inscrit (à l'exception des personnes des États-Unis, au sens du présent prospectus, qui ne sont pas des investisseurs institutionnels agréés), à la date de clôture des registres. Pour acquérir des Actions ordinaires de Tri-White, Compagnie Trust CIBC Mellon doit recevoir, au plus tard à la date d'expiration à 16 h 30 (heure de Toronto), un certificat de droits dûment rempli ainsi qu'un chèque certifié, une traite bancaire ou un mandat en guise de paiement. Se reporter à la rubrique « Modalités du placement — Mode d'exercice ». Le porteur de droits qui exerce tous les droits qu'il détient à ce titre a le droit d'acquérir des Actions ordinaires de Tri-White supplémentaires dont il n'a pas été pris livraison. Se reporter à la rubrique « Modalités du placement — Privilège d'acquisition additionnelle ».

Le présent placement est subordonné à la condition que des porteurs d'actions ordinaires de Russel prennent des engagements d'acquérir au moins 40 % des Actions ordinaires de Tri-White en exerçant des droits au plus tard à la date à laquelle le visa à l'égard du présent prospectus est accordé. Si des engagements visant l'acquisition d'au moins 40 % des Actions ordinaires de Tri-White par l'exercice de droits ont été pris tel qu'il est indiqué ci-dessus, les preneurs fermes et Russel pourront résoudre le présent placement par consentement mutuel. Si la condition décrite ci-dessus est remplie ou fait l'objet d'une renonciation par les preneurs fermes et Russel et que les preneurs fermes et Russel n'ont pas convenu de résoudre le présent placement tel qu'il est indiqué ci-dessus, les droits seront émis à la date de clôture des registres et Russel enverra le présent prospectus aux porteurs d'actions ordinaires de Russel (à l'exception des personnes des États-Unis, au sens du présent prospectus, qui ne sont pas des investisseurs institutionnels agréés). Si cette condition n'est pas remplie ni ne fait l'objet d'une renonciation ou si les preneurs fermes et Russel ont convenu de résoudre le présent placement tel qu'il est indiqué ci-dessus, Russel et Tri-White émettront un communiqué de presse pour aviser les porteurs d'actions ordinaires de Russel que le présent placement ne sera pas réalisé. Se reporter à la rubrique « Modalités du placement — Condition de la réalisation du placement ».

Le présent prospectus vise le placement des actions ordinaires de Tri-White devant être acquises lors de l'exercice des droits et le placement auprès du public des actions ordinaires de Tri-White achetées par les preneurs fermes. Les certificats des Actions ordinaires de Tri-White seront prêts pour livraison dès que possible après la date d'expiration.

Les droits seront négociés à la Bourse de Toronto (la « BT ») et à la Bourse de Winnipeg (la « BW »), sous réserve de leur placement, à l'ouverture de la bourse deux jours avant la date de clôture des registres et ils y seront négociés jusqu'à midi, à la date d'expiration. La BT et la BW ont également approuvé l'inscription à la cote des actions ordinaires de Tri-White visées par le présent prospectus, sous réserve de la satisfaction de leurs exigences respectives au plus tard le 19 février 1998, y compris, en ce qui concerne la BT, le placement d'actions ordinaires de Tri-White auprès d'un nombre minimum d'actionnaires publics.

Il n'existe actuellement aucun marché pour la négociation des droits ou des actions ordinaires de Tri-White. Un placement dans les actions ordinaires de Tri-White comporte certains risques. Se reporter à la rubrique « Facteurs de risque ».

PRIX D'EXERCICE : 1,40 \$ L'ACTION ORDINAIRE DE TRI-WHITE

	Prix d'exercice	Rémunération des preneurs fermes ⁽¹⁾	Produit net revenant à Russel ⁽²⁾⁽³⁾
Par droit	1,40 \$	0,056 \$	1,344 \$
Total maximum	72 399 549,60 \$	2 895 981,98 \$	69 503 567,02 \$

(1) En prenant pour hypothèse la levée de toutes les options acquises visant l'achat des actions ordinaires de Russel pouvant être levées avant la date de clôture des registres et l'exercice du nombre maximum de droits, en se fondant sur les actions ordinaires de Russel en circulation à la date de clôture des registres.

(2) Avant déduction des frais du présent placement, évalués à 1,5 million de dollars et que Russel acquittera.

(3) Si l'option d'attribution en excédent est levée dans sa totalité, le prix d'achat des actions ordinaires de Tri-White, la rémunération des preneurs fermes et le produit net revenant à Tri-White seront respectivement de 1,41 \$, de 0,056 \$ et de 1,354 \$ par action ordinaire de Tri-White (au total 10 937 502,54 \$, 434 397,26 \$ et 10 503 105,28 \$, respectivement). Le produit net de la vente d'actions ordinaires de Tri-White aux termes de l'option d'attribution en excédent reviendra à Tri-White.

DATE D'EXPIRATION DES DROITS : LE 19 DÉCEMBRE 1997

De l'avis des conseillers juridiques, les droits, s'ils avaient été émis à la date des présentes ainsi que les actions ordinaires de Tri-White visées par le présent prospectus, si elles avaient été acquises à la date des présentes, ne constitueraient pas des placements interdits aux termes des lois figurant à la rubrique « Admissibilité aux fins de placement au Canada ».

Certaines questions juridiques relatives au placement des droits et des Actions ordinaires de Tri-White ont été examinées, pour le compte de Russel, par Davies, Ward & Beck et, pour le compte des preneurs fermes, par Tory Tory Deslauriers & Binnington. Blake, Cassels & Graydon a conseillé Tri-White relativement à la réorganisation décrite dans le présent prospectus.

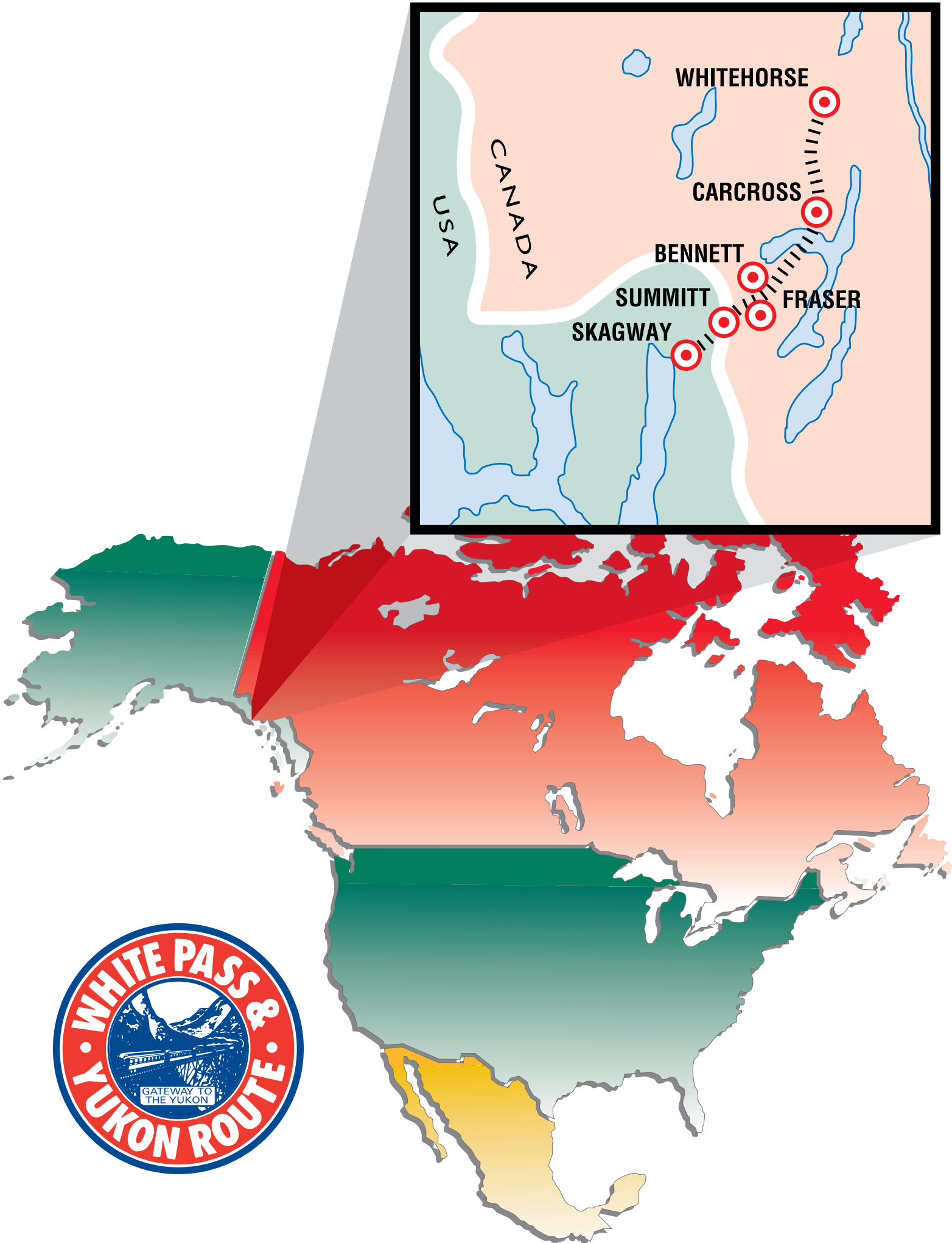


TABLE DES MATIÈRES

	Page		Page
RESTRICTIONS AMÉRICAINES EN		ÉTATS FINANCIERS PRO FORMA DE	
MATIÈRE DE VALEURS MOBILIÈRES	4	TRI-WHITE	35
SOMMAIRE DU PROSPECTUS	5	Rapport sur la compilation	35
GLOSSAIRE	9	Bilan pro forma	36
RUSSEL METALS INC.	12	État pro forma des résultats d'exploitation	37
ACTIVITÉS DE TRI-WHITE CORPORATION..	12	Notes complémentaires aux états financiers	
Stratégie de Tri-White	12	pro forma	37
Tri-Line Expressways Ltd.	13	ANALYSE PAR LA DIRECTION DE LA	
Historique	13	SITUATION FINANCIÈRE ET DES	
Survól de l'entreprise	13	RÉSULTATS D'EXPLOITATION DE	
Activités de Tri-Line par division	14	TRI-WHITE	39
Division à pont plat	14	Résultats d'exploitation	39
Division des conteneurs pour fret sec	15	Comparaison des périodes des neuf mois terminées	
Division de la logistique	15	les 30 septembre 1997 et 1996	39
Division des conteneurs de pointe	16	Comparaison des exercices 1996 et 1995	40
Division des conteneurs frigorifiques	16	Comparaison des exercices 1995 et 1994	41
Division à pont plat des expéditions de détail	16	Situation de trésorerie et source de financement ..	41
Routes et répartition	17	Perspectives	42
Matériel	17	EMPLOI DU PRODUIT	43
Clientèle	17	DIRIGEANTS DE TRI-WHITE	43
Technologie	18	Dirigeants de Tri-White	43
Position concurrentielle de Tri-Line	18	RÉGIME D'OPTIONS D'ACHAT D' ACTIONS ..	44
Employés et propriétaires exploitants	19	RÉGIE D'ENTREPRISE	44
Sécurité	19	Composition et indépendance du conseil de	
Terminaux et propriété	20	Tri-White	44
Réglementation	21	Mandat de la direction et du conseil de Tri-White	44
Assurance	21	Comités du conseil de Tri-White	45
Litiges	21	Communication avec les parties intéressées	45
La White Pass & Yukon Route	21	RÉMUNÉRATION DES HAUTS DIRIGEANTS	45
Historique	22	Sommaire de la rémunération des hauts dirigeants	
Aperçu	22	désignés	45
Exploitation ferroviaire	23	Régime de retraite	45
Exploitation des docks	23	Contrats d'emploi et de consultation	45
Concessions	24	Rémunération des administrateurs	46
Commercialisation	24	CAPITAL-ACTIONS DE TRI-WHITE	46
Facteurs liés au marché	25	POLITIQUE EN MATIÈRE DE DIVIDENDES	46
Propriétés et matériel — Chemin de fer	25	STRUCTURE DU CAPITAL PRO FORMA	
Propriétés et matériel — Éléments d'actif		DE TRI-WHITE	47
des docks	27	PRINCIPAUX PORTEURS DE TITRES	
Personnel	27	COMPORTANT DROIT DE VOTE	47
Assurance	27	CONTRATS IMPORTANTS DE TRI-WHITE ...	47
Réglementation	27	FACTEURS DE RISQUE	47
Litiges	28	Incertitude quant à la stratégie de croissance de	
Questions environnementales	28	Tri-Line	48
Généralités	28	Conditions du marché influant sur White Pass	48
Tri-Line	29	Succession de la direction de White Pass	48
White Pass	29	Conjoncture économique générale	48
Historique	29	Concurrence	48
Mesures correctives	30	Réglementation gouvernementale	48
Sommaire	31	Biens immobiliers de White Pass	48
LA RÉORGANISATION ET LE PLACEMENT		Risque de change	48
DE DROITS	31	Environnement	48
Réorganisation	31	Indemnité	48
Survól du placement de droits	32	Assurances	49
Contexte du placement de droits	33	Marché et volatilité	49
Examen du placement de droits par les conseils		Actions ordinaires admissibles aux fins de vente	
d'administration de Russel et de Tri-White	33	future	49
Restrictions américaines en matière de valeurs		MODALITÉS DU PLACEMENT	49
mobilières	33	Condition de la réalisation du placement	49
Structure de la société	34	Certificats de droits	50
		Actionnaires inscrits étrangers	50

	<u>Page</u>		<u>Page</u>
Actionnaires inscrits canadiens qui sont des propriétaires apparents à l'égard de porteurs bénéficiaires étrangers	50	Considérations fiscales fédérales américaines	59
Obligations de l'agent chargé des droits	51	Réception de droits	59
Bureaux de l'agent chargé des droits	51	Exercice de droits	60
Division ou regroupement de certificats de droits ..	51	Autres dispositions de droits ou d'actions ordinaires de Tri-White	60
Mode d'exercice	51	Retenue d'impôt de réserve	60
Privilège d'acquisition additionnelle	52	Reventes de droits et d'actions ordinaires de Tri-White par des personnes des États-Unis	61
Achat, vente ou cession de droits	53	ADMISSIBILITÉ AUX FINS DE PLACEMENT AU CANADA	61
Validité et refus d'exercice de droits	53	VÉRIFICATEURS, AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES	61
Inscription à la cote des droits et des Actions ordinaires de Tri-White	53	QUESTIONS D'ORDRE JURIDIQUE	61
MODE DE PLACEMENT	53	DROITS DE RÉOLUTION ET SANCTIONS CIVILES	62
CONSIDÉRATIONS FISCALES FÉDÉRALES CANADIENNES	55	ÉTATS FINANCIERS CUMULÉS DE TRI-WHITE	63
Résidents	55	Rapport des vérificateurs	63
Droits	55	Bilans cumulés	64
Exercice de droits	56	États cumulés des résultats	65
Autres acquisitions	56	États cumulés des bénéfices non répartis	65
Actions ordinaires de Tri-White	56	États cumulés de l'évolution de la situation financière	66
Dividendes	56	Notes complémentaires	67
Traitement fiscal des gains et des pertes en capital	57	ATTESTATION DE TRI-WHITE CORPORATION ET DU PROMOTEUR	72
Non-résidents	57	ATTESTATION DES PRENEURS FERMES	73
Droits	57		
Exercice de droits	58		
Autres acquisitions	58		
Impôt sur les gains en capital	58		
Impôt sur les dividendes	58		
CONSIDÉRATIONS PARTICULIÈRES QUI S'APPLIQUENT AUX PORTEURS DES ÉTATS-UNIS	59		

RESTRICTIONS AMÉRICAINES EN MATIÈRE DE VALEURS MOBILIÈRES

Ni les droits ni les Actions ordinaires de Tri-White ni les actions ordinaires de Tri-White qui pourraient être émises aux termes de l'option d'attribution en excédent n'ont été inscrits en vertu de la loi américaine intitulée *Securities Act of 1933*, telle qu'elle est modifiée (la «Loi de 1933»), ou des lois sur les valeurs mobilières d'un État. Sauf comme il est énoncé ci-après, le présent placement de droits, d'Actions ordinaires de Tri-White et d'actions ordinaires de Tri-White qui pourraient être émises aux termes de l'option d'attribution en excédent n'est pas fait aux États-Unis d'Amérique ni dans un de leurs territoires ou possessions, et ne constitue pas un placement de droits, d'Actions ordinaires de Tri-White ou d'actions ordinaires de Tri-White qui pourraient être émises aux termes de l'option d'attribution en excédent aux fins de vente aux États-Unis d'Amérique ou dans un de ses territoires ou possessions, une offre faite à une personne des États-Unis (telle que définie dans le présent prospectus) ou une sollicitation auprès d'une personne des États-Unis ou aux États-Unis d'Amérique ou dans un de ses territoires ou possessions de toute offre visant à acheter des titres de Russel ou de Tri-White, et ne doit en aucun cas être interprétée comme telle. Par conséquent, aucun droit ne sera livré à une personne ou à son mandataire qui semble être, ou dont Russel a des raisons de croire qu'elle est une personne des États-Unis (telle que définie dans le présent prospectus), sauf à certains investisseurs institutionnels agréés, et aucune offre d'Actions ordinaires de Tri-White ou d'actions ordinaires de Tri-White qui pourraient être émises aux termes de l'option d'attribution en excédent ne sera acceptée d'une telle personne et aucune Action ordinaire de Tri-White ou action ordinaire de Tri-White qui pourrait être émise aux termes de l'option d'attribution en excédent ne lui sera vendue. Se reporter aux rubriques «La réorganisation et le placement de droits — Restrictions américaines en matière de valeurs mobilières» et «Modalités du placement — Actionnaires inscrits étrangers».

À moins d'être accompagné d'un prospectus distinct destiné uniquement à certains porteurs des États-Unis, le présent prospectus ne sera pas distribué aux personnes des États-Unis et ne constituera pas une offre de vendre des droits, des Actions ordinaires de Tri-White ou les actions ordinaires de Tri-White qui pourraient être émises aux termes de l'option d'attribution en excédent ni une sollicitation d'une offre de les acheter ou une offre de les acheter.

SOMMAIRE DU PROSPECTUS

Le texte qui suit n'est qu'un résumé qui doit être lu à la lumière des renseignements plus détaillés figurant ailleurs dans le présent prospectus. Dans le présent prospectus, tout renvoi à « \$ » et à « dollars » vise les dollars canadiens, sauf mention contraire.

LE PLACEMENT SECONDAIRE

Vendeur :	Russel Metals Inc. (« Russel »).
Émetteur :	Tri-White Corporation (« Tri-White »).
Placement :	Jusqu'à 51 713 964 actions ordinaires de Tri-White (les « Actions ordinaires de Tri-White ») acquises par l'exercice de droits (les « droits ») émis par Russel aux porteurs de ses actions ordinaires de catégorie A et de catégorie B (les « actions ordinaires de Russel »). Chaque droit habilite le porteur à acheter une Action ordinaire de Tri-White. Les preneurs fermes peuvent acquérir de Tri-White jusqu'à 7 757 094 actions ordinaires de Tri-White.
Prix d'exercice :	1,40 \$.
Date d'expiration des droits :	16 h 30 (heure de Toronto) le 19 décembre 1997.
Privilège d'acquisition additionnelle :	Le porteur de droits qui exerce tous les droits qu'il détient a le droit d'acquérir des Actions ordinaires de Tri-White supplémentaires dans la mesure où elles n'ont pas encore été acquises par d'autres porteurs de droits. Se reporter à la rubrique « Modalités du placement — Privilège d'acquisition additionnelle ».

RUSSEL METALS INC.

Russel est un important transformateur et distributeur de métaux et de produits métallurgiques qui dispose d'un réseau comptant 45 emplacements au Canada et 13 emplacements aux États-Unis. Elle exploite également une entreprise de commerce international qui exporte des produits en acier fabriqués en Amérique du Nord à destination de clients internationaux et qui importe des produits en acier étrangers au Canada et aux États-Unis. Depuis 1991, Russel a entrepris un certain nombre de démarches en vue de réorganiser son entreprise et de pouvoir ainsi se concentrer sur son exploitation de métaux.

Avant d'émettre les droits, Russel conclura un certain nombre d'opérations (appelées la « réorganisation » dans le présent prospectus). Dans le cadre de la réorganisation, Russel transférera à Tri-White, en échange des Actions ordinaires de Tri-White, la quasi-totalité de ses investissements dans les entreprises de transport de fret qui sont exploitées par Tri-Line Expressways Ltd. (« Tri-Line ») et l'entreprise de services ferroviaires pour touristes et de services connexes qui est exploitée en Alaska, en Colombie-Britannique et au Yukon sous le nom *White Pass & Yukon Route*. Par la suite, elle offrira de vendre sa participation dans Tri-White, représentée par les Actions ordinaires de Tri-White, aux porteurs d'actions ordinaires de Russel aux termes du placement des droits.

TRI-WHITE CORPORATION

Tri-White sera propriétaire de la participation de Russel dans des entreprises actuellement exploitées par Tri-Line et les entités qui exploitent la *White Pass & Yukon Route* et offrent des services connexes (collectivement, « White Pass »).

Tri-Line est un transporteur général attitré et cautionné qui transporte des marchandises générales partout au Canada, entre le Canada et les États-Unis, et, surtout grâce à une association avec un transporteur mexicain, entre le Canada et le Mexique. Tri-Line offre une vaste gamme de services d'envoi en camion complet, dont l'exploitation en plat-pont, le transport de matériel de technologie de pointe sensible aux chocs et des services de logistique. Elle est en exploitation depuis 1964.

White Pass oeuvre dans le transport de touristes et offre des services connexes le long de certaines parties du chemin de fer *White Pass & Yukon Route* de 110 milles de long qui relie Stagway à Whitehorse. Ses produits proviennent principalement de l'exploitation ferroviaire pour passagers, de l'exploitation de docks et de la vente de souvenirs et d'autres concessions. Le chemin de fer a été achevé en 1900 et est exploité exclusivement à titre d'attraction touristique historique depuis 1988.

Tri-White confiera à un groupe de gestionnaires et à son conseil d'administration le mandat de se concentrer sur les activités et les ressources en capital des entreprises de Tri-Line et de White Pass. Sa stratégie consistera à utiliser une partie des imposantes rentrées nettes de fonds autorisées provenant de White Pass pour financer la croissance de l'entreprise de Tri-Line au moyen d'acquisitions et de dépenses en immobilisations. En outre, la direction croit que les marchés financiers réserveront un accueil favorable à ce financement puisqu'il utilise une partie des rentrées nettes de fonds disponibles par l'intermédiaire de Tri-White pour faire de celle-ci un groupeur au sein de l'industrie du camionnage. Une partie des rentrées nettes de fonds de Tri-White servira également à financer les dépenses en immobilisations, surtout pour les ponts de chemin de fer et les rames de White Pass, et à financer les coûts relatifs à des questions environnementales antérieures. Se reporter à la rubrique « Questions environnementales ».

RECOMMANDATION DES CONSEILS D'ADMINISTRATION DE RUSSEL ET DE TRI-WHITE

Le conseil d'administration de Russel a déterminé que la réorganisation et le placement de droits sont dans l'intérêt de Russel et qu'ils sont équitables pour ses actionnaires et ses créanciers. Pour arriver à cette conclusion, le conseil d'administration de Russel a examiné un certain nombre de facteurs et a conclu que la réorganisation et le placement de droits auront certains avantages pour Russel, tant sur le plan financier que sur le plan de l'exploitation. La réorganisation et le placement de droits permettront à Russel d'aliéner deux de ses entreprises secondaires contre leur juste valeur et, à la direction, de se consacrer davantage à l'exploitation de l'entreprise de métaux de Russel. De plus, le conseil a tenu compte du fait que le placement de droits permettrait aux porteurs d'actions ordinaires de Russel (sauf les personnes des États-Unis (au sens du présent prospectus) qui ne sont pas des investisseurs institutionnels agréés) d'acquérir des actions ordinaires de Tri-White, au moins au prorata de leur participation actuelle dans Russel, sous réserve de l'émission d'actions ordinaires de Tri-White aux termes de l'option d'attribution en excédent.

Le conseil d'administration de Tri-White a déterminé que la réorganisation est dans l'intérêt de Tri-White. Pour arriver à cette conclusion, il a pris en compte les entreprises que Tri-White est en voie d'acquérir, les dettes qu'elle prend en charge, les indemnités qu'elle verse à Russel et les indemnités que Russel lui verse.

CONSIDÉRATIONS FISCALES

Le porteur d'actions ordinaires de Russel sera réputé avoir reçu un dividende égal à la juste valeur marchande des droits, au moment où ils sont reçus, peu importe qu'ils aient été exercés ou vendus. La valeur du dividende des droits a été fixée par le conseil d'administration de Russel à 0,01 \$ par droit, et ce, d'après les conseils financiers de Corporation Gordon Capital. Si le dividende est reçu par un particulier résidant au Canada, il est assujéti aux règles relatives à la majoration et au crédit fiscal pour dividendes qui s'appliquent normalement aux dividendes versés par des sociétés canadiennes imposables. Sous réserve d'une application éventuelle du paragraphe 55(2) de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada), la société qui reçoit ce dividende et réside au Canada doit le déclarer dans son revenu, mais peut généralement le déduire dans le calcul de son revenu imposable. Certaines sociétés seront assujéties à un impôt remboursable de 33 ⅓ % du dividende en vertu de la partie IV de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada). Les droits qu'un porteur d'actions ordinaires de Russel reçoit auront un coût égal au montant de ce dividende. Au moment de l'exercice d'un droit, le coût d'une action ordinaire de Tri-White sera égal à la somme du coût du droit exercé et du prix d'exercice. À l'expiration d'un droit, le porteur réalise une perte en capital. Se reporter à la rubrique « Considérations fiscales fédérales canadiennes ».

Les contribuables des États-Unis qui reçoivent des droits seront réputés avoir reçu un dividende imposable égal à la juste valeur marchande des droits, au moment où ils sont reçus, (y compris les droits vendus pour acquitter la retenue d'impôt canadienne) aux fins de l'impôt fédéral sur le revenu américain. Se reporter à la rubrique « Considérations particulières qui s'appliquent aux porteurs des États-Unis »

FACTEURS DE RISQUE

Un placement dans les droits et les actions ordinaires de Tri-White visées par le présent prospectus comporte un certain nombre de risques. Tri-Line oeuvre dans un secteur hautement concurrentiel. Il est possible que Tri-Line ne soit pas en mesure de mettre en oeuvre sa stratégie visant à acquérir d'autres sociétés de camionnage du fait d'un manque de candidats adéquats et de la concurrence d'autres groupeurs. White Pass subira des conséquences néfastes si les paquebots de croisière sont incapables d'entrer à Skagway en raison du mauvais temps ou de retards dans les départs. De plus, White Pass ne peut contrôler le prix de détail des billets de train vendus aux passagers à bord des bateaux de croisière et toute hausse des prix pourrait avoir un effet sur le volume de passagers. L'entreprise de White Pass peut être vulnérable aux fléchissements dans le secteur touristique en général, ainsi

qu'à l'évolution du mode de voyage des touristes et à la disponibilité de bateaux pour la croisière vers l'Alaska. White Pass s'est adjoint son président actuel en 1995 sur une base consultative. Le succès continu de l'exploitation de White Pass dépend en grande partie de la capacité de Tri-White de trouver un chef de l'exploitation permanent pour White Pass capable de continuer à bâtir une équipe de direction solide.

Tant Tri-Line que White Pass exercent leurs activités dans des secteurs réglementés et toute modification d'un règlement pourrait restreindre la capacité de Tri-White d'exercer ou d'accroître ses activités. La direction estime que White Pass a pris des mesures raisonnables pour s'assurer de détenir des titres ou des droits valables à l'égard des biens immobiliers qu'elle utilise dans le cadre de ses activités, mais il est impossible de garantir que certains de ses biens ou de ses droits ne seront pas contestés.

Tant Tri-Line que White Pass s'exposent à d'éventuelles responsabilités sur le plan environnemental du fait de leurs activités ou relativement à des biens immobiliers qu'elles détiennent. Un certain nombre de responsabilités environnementales réelles et éventuelles figurent à la rubrique « Questions environnementales ». White Pass est active surtout sur le marché américain et comme son apport net à Tri-White sera en dollars américains, la valeur de cet apport pourra fluctuer.

Russel offre à Tri-White une indemnité à l'égard de certaines questions mais aucune garantie n'est donnée à l'égard de cette indemnité et, bien que Russel ait à l'heure actuelle des capitaux propres et un actif considérables, rien ne garantit qu'il en sera ainsi à toute date ultérieure à laquelle Tri-White pourrait exiger le versement de son indemnité. Les activités de Tri-White sont assujetties aux risques qui caractérisent les secteurs du camionnage et ferroviaire, et Tri-White a souscrit des assurances, là où elles sont offertes de façon raisonnable, d'un montant qu'elle estime approprié. Elle n'a souscrit aucune assurance pour les questions environnementales et pourrait engager sa responsabilité relativement à des risques contre lesquels elle ne peut s'assurer ou contre lesquels elle pourrait décider de ne pas s'assurer en raison des primes élevées ou pour d'autres motifs ou relativement à des sinistres qui excèdent la couverture maximale prévue par ses polices.

À l'heure actuelle, il n'existe pas de marché public pour les droits ou les actions ordinaires de Tri-White et il ne peut être établi avec certitude qu'un tel marché sera créé. La vente d'un nombre important d'actions ordinaires de Tri-White sur le marché public après la clôture du présent placement, ou l'impression qu'une telle vente pourrait avoir lieu, pourrait avoir une incidence néfaste sur le cours en vigueur des actions ordinaires de Tri-White. Se reporter à la rubrique « Facteurs de risque ».

POLITIQUE EN MATIÈRE DE DIVIDENDES

Tri-White n'a pas pour l'instant l'intention de verser des dividendes sur des actions ordinaires de Tri-White. Toute décision visant à le faire à l'avenir sera prise par le conseil d'administration de Tri-White en fonction du bénéfice, de la situation financière, des besoins de financement et d'autres facteurs pertinents.

RESTRICTIONS AMÉRICAINES

Les droits ne seront pas émis à des actionnaires et à des propriétaires véritables d'actions ordinaires de Russel qui sont des personnes des États-Unis (au sens du présent prospectus), sauf à certains investisseurs institutionnels agréés, et les offres d'actions ordinaires de Tri-White ou d'actions ordinaires de Tri-White qui pourraient être émises aux termes de l'option d'attribution en excédent de leur part ne seront pas acceptées. Les personnes des États-Unis seront traitées de la manière indiquée dans la rubrique « Modalités du placement — Actionnaires inscrits étrangers ».

EMPLOI DU PRODUIT

Le produit net tiré par Russel du présent placement sera d'environ 68 003 567 \$ (après déduction des frais du placement et dans l'hypothèse où tous les droits sont exercés) et sera affecté, en premier lieu, au remboursement de la dette à court terme, au financement de projets de dépenses en immobilisations et à la croissance de son entreprise de métaux. Tri-White a attribué aux preneurs fermes relativement au présent placement une option visant l'achat d'un nombre maximal de 7 757 094 actions ordinaires de Tri-White au total (l'option d'attribution en excédent). Si les preneurs fermes lèvent l'option d'attribution en excédent en totalité ou en partie, Tri-White utilisera le produit net tiré de l'émission d'actions ordinaires de Tri-White aux termes de l'option d'attribution en excédent (jusqu'à concurrence de 10 503 105,28 \$) pour financer les écarts temporaires du fonds de roulement et le caractère saisonnier de l'exploitation plutôt que de financer ces écarts temporaires par emprunt bancaire. À l'exclusion du produit provenant des actions ordinaires de Tri-White qui pourraient être émises aux termes de l'option d'attribution en excédent, Tri-White ne tirera aucun produit du présent placement.

PRINCIPALES INFORMATIONS FINANCIÈRES DE TRI-WHITE

(en milliers de dollars, sauf les montants par action et
les données liées à l'exploitation)
(non vérifié)

	Exercices terminés les 31 décembre			Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre (1)	
	1994	1995	1996 (2)	1996	1997
Tri-Line					
Produits	101 931 \$	109 220 \$	116 832 \$	87 423 \$	88 934 \$
Frais d'exploitation	96 602	104 349	113 013	84 194	83 784
Bénéfice d'exploitation	5 329	4 871	3 819	3 229	5 150
BAIIA	7 031	6 838	5 835	4 751	6 626
White Pass					
Produits	14 824	18 681	20 616	20 449	26 816
Frais d'exploitation	10 255	12 297	14 911	12 748	15 374
Bénéfice d'exploitation	4 569	6 384	5 705	7 701	11 442
BAIIA	5 199	7 132	6 457	8 312	12 839
Total					
Bénéfice d'exploitation	9 898	11 255	9 524	10 930	16 592
Bénéfice pro forma par action (3)(4) (5) ..	0,12	0,13	0,11	0,13	0,20
BAIIA	12 230	13 970	12 292	13 063	19 465
BAIIA pro forma par action (4)(5)	0,24	0,27	0,24	0,26	0,38

DONNÉES LIÉES À L'EXPLOITATION :

Tri-Line					
Produit au mille	1,39	1,42	1,42	1,41	1,45
Facteur parcours à vide	7,6 %	8,1 %	7,1 %	7,3 %	6,6 %
Ratio d'exploitation	94,8 %	95,5 %	96,7 %	96,3 %	94,2 %
White Pass					
Nombre approximatif d'accostage des bateaux de croisière	197	236	247	247	288
Comptage des passagers aux docks	203 000	253 000	300 000	300 000	432 000
Passagers à bord des trains	140 000	148 000	175 000	175 000	213 000

**Données pro forma au
30 septembre 1997**

SITUATION FINANCIÈRE

Débiteurs	20 798 \$
Immobilisations	72 025
Créditeurs et charges à payer	14 383
Capitaux propres	65 678
Valeur corporelle comptable par action (4)	1,29

(1) Les produits tirés de l'accostage des trains et des paquebots de croisière ne sont générés que durant la période comprise entre les mois de mai et de septembre. Les budgets annuels prévoient des pertes au premier et au quatrième trimestres, puisque la majorité des produits découlant du transport ferroviaire cessent d'être générés durant ces périodes. Toutefois, certains frais sont encore engagés (plus particulièrement en ce qui a trait à l'entretien du droit de passage, qui a lieu durant la période hors-saison).

(2) Le bénéfice d'exploitation et le bénéfice avant intérêts, impôts et amortissement (« BAIIA ») sont calculés compte non tenu de la charge pour la restauration des sites comptabilisée en décembre 1996.

(3) Le bénéfice pro forma par action est calculé sur une base pro forma; il exclut la charge pour la restauration des sites et suppose que l'intérêt est nul et que la provision des impôts sur le revenu est de 40 %.

(4) En supposant l'émission de 51 007 864 actions ordinaires de Tri-White en fonction du nombre d'actions ordinaires de Russel en circulation au 30 septembre 1997.

(5) En supposant l'émission de 7 651 180 actions ordinaires de Tri-White conformément à l'option d'attribution en excédent, le bénéfice par action pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 1997 serait de 0,17 \$ et le BAIIA par action serait de 0,33 \$ pour la même période.

GLOSSAIRE

Dans le présent prospectus, tout renvoi à « \$ » et à « dollars » vise les dollars canadiens, sauf mention contraire dans le contexte.

Dans le présent prospectus, les termes ont la définition suivante, sauf mention contraire dans le contexte.

« **actionnaire inscrit canadien** » Actionnaire inscrit dont l'adresse se trouve au Canada.

« **actionnaire inscrit des États-Unis** » Actionnaire inscrit étranger dont l'adresse est aux États-Unis ou dans un de ses territoires ou possessions.

« **actionnaire inscrit étranger** » Actionnaire inscrit de Russel dont l'adresse, telle qu'elle figure dans les registres de Russel, ne se trouve pas au Canada.

« **actionnaires inscrits** » Actionnaires inscrits d'actions ordinaires de Russel à la date de clôture des registres.

« **actions ordinaires de Russel** » Actions ordinaires de catégorie A et de catégorie B de Russel émises et en circulation à la date de clôture des registres.

« **actions ordinaires de Tri-White** » Actions ordinaires de Tri-White qui seront émises à Russel aux termes de la réorganisation et offertes aux termes du placement de droits aux porteurs de droits au moment de l'exercice des droits.

« **activités de Tri-White** » Activités de camionnage et de transport de touristes par chemin de fer et autres activités connexes exercées par Tri-Line et White Pass qui ont été transférées à Tri-White dans le cadre de la réorganisation.

« **agent chargé des droits** » Compagnie Trust CIBC Mellon.

« **ALÉNA** » Accord de libre-échange nord-américain.

« **ancien BYR** » BYR Canada Limited, anciennement The British Yukon Railway Company.

« **BAIIA** » Bénéfice avant intérêts, impôts et amortissement.

« **BCYR** » British Columbia Yukon Railway Company.

« **BT** » Bourse de Toronto.

« **BW** » Bourse de Winnipeg.

« **certificat de droits** » Certificat attestant un droit pour chaque action ordinaire de Russel détenue par cet actionnaire inscrit.

« **charge complète** » Terme utilisé lorsque le client a l'usage exclusif d'une semi-remorque qui est, en général, remplie à pleine capacité.

« **conseil de Russel** » Conseil d'administration de Russel.

« **conseil de Tri-White** » Conseil d'administration de Tri-White.

« **contribuable des États-Unis** » Citoyen ou résident des États-Unis, société par actions ou société de personnes créée ou organisée aux États-Unis ou en vertu des lois des États-Unis ou dans un de ses États ou subdivisions politiques, ou succession ou fiducie, dont le revenu est assujéti à l'impôt américain, quelle qu'en soit la source.

« **convention d'achat et de gestion** » Convention d'achat et de gestion intervenue en date du 21 novembre 1997 entre Russel, Tri-White et les preneurs fermes.

« **date de clôture des registres** » Le 28 novembre 1997.

« **date d'expiration** » Le 19 décembre 1997, soit la dernière date à laquelle les droits peuvent être exercés.

« **division à pont plat** » Division de Tri-Line chargée de toutes les marchandises transportées par semi-remorque découverte. Pour plus de précisions, se reporter à la rubrique « Activités de Tri-White Corporation — Activités de Tri-Line par division ».

« **division à pont plat des expéditions de détail** » Division de Tri-Line chargée des « expéditions de détail ». Pour plus de précisions, se reporter à la rubrique « Activités de Tri-White Corporation — Activités de Tri-Line par division ».

« **division de la logistique** » Division de Tri-Line chargée du courtage des exigences de fret auxquelles Tri-Line ne peut pas satisfaire. Pour plus de précisions, se reporter à la rubrique « Activités de Tri-White Corporation — Activités de Tri-Line par division ».

« **division des conteneurs de pointe** » Division de Tri-Line chargée du transport de détail de marchandises sensibles au choc en charges incomplètes. Pour plus de précisions, se reporter à la rubrique « Activités de Tri-White Corporation — Activités de Tri-Line par division ».

« **division des conteneurs frigorifiques** » Division de Tri-Line chargée du transport de produits thermosensibles en charges complètes. Pour plus de précisions, se reporter à la rubrique « Activités de Tri-White Corporation — Activités de Tri-Line par division ».

« **division des conteneurs pour fret sec** » Division de Tri-Line chargée du transport de marchandises de tout genre dans des conteneurs fermés. Pour plus de précisions, se reporter à la rubrique « Activités de Tri-White Corporation — Activités de Tri-Line par division ».

« **droit d'acquisition fondamental** » Droit d'un porteur de droits d'acquérir le nombre maximum d'Actions ordinaires de Tri-White qui peuvent être acquises, dans l'hypothèse où le porteur exerce tous ses droits.

« **droits** » Droits cessibles émis par Russel aux porteurs d'actions ordinaires de Russel, leur conférant le droit d'acheter une Action ordinaire de Tri-White par droit détenu.

« **EDI** » Échange de données informatisées.

« **expédition de détail** » Charge inférieure à la charge complète qu'une semi-remorque peut transporter pour divers clients ou pour un seul client.

« **facteur parcours à vide** » Millage parcouru par les unités motrices entre le moment de la livraison et celui de la cueillette de la prochaine charge exprimé en pourcentage du millage global parcouru.

« **GA** » Guichet automatique.

« **Loi de 1933** » Loi américaine intitulée *Securities Act of 1933*, telle qu'elle est modifiée.

« **Loi de l'impôt** » La *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada).

« **NIC** » Numéro d'identification du contribuable; dans le cas d'un particulier, il s'agit du numéro d'assurance sociale.

« **nouveau BYR** » British Yukon Railway Company Limited.

« **option d'attribution en excédent** » Option accordée par Tri-White aux preneurs fermes qui peut être levée jusqu'à 60 jours, inclusivement, après la date d'expiration à un prix équivalant au prix d'exercice majoré de 0,01 \$ par action ordinaire de Tri-White, en vue d'acquérir, au total, jusqu'à 7 757 094 actions ordinaires de Tri-White.

« **PARN** » Pacific and Arctic Railway and Navigation Company.

« **personne des États-Unis** » Sous réserve de certaines exceptions énoncées à la règle 902(o) du règlement S pris en vertu de la Loi de 1933, toute personne physique qui réside aux États-Unis, toute société de personnes ou société par actions organisée ou constituée en vertu des lois américaines, toute succession dont un exécuteur testamentaire ou un administrateur successoral est une personne des États-Unis, toute fiducie dont un agent chargé des droits est une personne des États-Unis, toute agence ou succursale d'une personne morale étrangère située aux États-Unis, tout compte qui n'est pas géré en vertu d'un contrat de gestion ou compte semblable (autre qu'une succession ou une fiducie) tenu par un courtier ou un autre agent chargé des droits à l'avantage d'une personne des États-Unis ou en son nom, tout compte géré en vertu d'un contrat de gestion ou compte semblable (autre qu'une succession ou une fiducie) tenu par un courtier ou un autre agent chargé des droits organisé, constitué ou (s'il s'agit d'un particulier) résident aux États-Unis, et toute société de personnes ou société par actions, si elle est organisée ou constituée en vertu des lois d'un territoire étranger, et formée par une personne des États-Unis principalement aux fins d'investir dans des titres non inscrits en vertu de la Loi de 1933, à moins qu'elle ne soit organisée ou constituée, par des investisseurs agréés qui ne sont pas des personnes physiques, des successions ou des fiducies et qu'elle n'appartienne à ces investisseurs.

« **placement de droits** » Placement de droits par Russel.

« **porteur bénéficiaire étranger** » Porteur d'actions ordinaires de Russel dont l'adresse se trouve à l'extérieur du Canada et qui n'est pas un actionnaire inscrit.

« **porteur des États-Unis** » Porteur bénéficiaire étranger dont l'adresse est aux États-Unis ou dans un de leurs territoires ou possessions.

« **preneurs fermes** » Corporation Gordon Capital, La Société de valeurs First Marathon Limitée, Lévesque Beaubien Geoffrion Inc., Canaccord Capital Corporation et Trilon Securities Corporation.

« **privilège d'acquisition additionnelle** » Privilège accordé à un porteur de droits qui exerce tous les droits qu'il détient à ce titre en vue d'acquérir des Actions ordinaires de Tri-White supplémentaires qui n'ont pas encore été acquises par d'autres porteurs de droits.

« **prix d'exercice** » Prix par Action ordinaire de Tri-White payable au moment de l'exercice d'un droit pour une Action ordinaire de Tri-White.

« **propriétaire apparent** » Actionnaire inscrit canadien qui a reçu des droits au nom d'un porteur bénéficiaire étranger et à l'avantage de celui-ci.

« **ratio d'exploitation** » Total des frais avant intérêts et impôts en tant que pourcentage du total des produits.

« **réorganisation** » Série d'opérations dans le cadre desquelles Tri-White fera l'acquisition des activités de Tri-White. Pour plus de précisions, se reporter à la rubrique « La réorganisation et le placement de droits — Réorganisation ».

« **Russel** » Russel Metals Inc., ainsi que ses filiales.

« **STB** » Surface Transportation Board.

« **STC** » Skagway Terminal Company.

« **TLS** » Transportes Laredo, Sur S.A. de C.V., le transporteur mexicain auquel Tri-Line fait appel, sur une base non exclusive, pour le transport de charges au Mexique.

« **transporteur à acheminement direct** » Transporteur qui exploite habituellement une seule installation sans séparer le véhicule et la semi-remorque lorsqu'il fournit des services aux clients.

« **transporteur offrant des services complets** » Transporteur qui fournit une gamme complète de services pour le camionnage de marchandises générales.

« **Tri-Line** » Tri-Line Expressways Ltd. et, lorsque le contexte le commande, ses filiales.

« **Tri-White** » Tri-White Corporation et ses filiales.

« **White Pass** » Collectivement, PARN, STC, BCYR et nouveau BCYR.

RUSSEL METALS INC.

Russel est un important transformateur et distributeur de métaux et de produits métallurgiques qui dispose d'un réseau comptant 45 emplacements au Canada et 13 emplacements aux États-Unis. Elle exploite également une entreprise de commerce international qui exporte des produits en acier fabriqués en Amérique du Nord à destination de clients internationaux et qui importe des produits en acier étrangers au Canada et aux États-Unis. Russel fonctionne sous diverses dénominations, dont Russel Metals, Drummond McCall, Baldwin International, Russel Metals — Bahcall Group, Total Distributors, Pioneer Steel & Tube, Comco Pipe and Supply, Wirth and Fedmet Corp.

Russel a fait des investissements dans le secteur du transport. Il s'agit principalement de ceux qu'elle a faits dans Tri-Line, les entités de White Pass qui exploitent une entreprise sous la dénomination *White Pass & Yukon Route* et Thunder Bay Terminals Ltd. Avant l'émission des droits, Russel cédera à Tri-White, en échange des Actions ordinaires de Tri-White, la quasi-totalité de ses investissements dans Tri-Line et White Pass aux termes de la réorganisation et, alors, elle offrira initialement de vendre sa participation dans Tri-White, représentée par les Actions ordinaires de Tri-White, aux porteurs d'actions ordinaires de Russel conformément au placement de droits.

L'aliénation des activités de Tri-White aux termes du placement de droits permettra à la direction de Russel de se concentrer davantage sur l'exploitation de l'entreprise de métaux de Russel.

Russel est la société qui a succédé à Federal Grain Limited, qui a été constituée sous le régime des lois du Canada en 1929 et qui a par la suite fusionné avec Searle Grain Company Limited le 1^{er} août 1967 pour continuer à exercer ses activités sous la dénomination de Federal Grain Limited. Sa dénomination a été modifiée pour celle de Federal Industries Ltd. le 16 avril 1973 et Russel a été prorogée en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* le 5 mai 1980. Sa dénomination a été modifiée pour celle de Russel Metals Inc. le 1^{er} juin 1995. L'adresse du siège social de Russel est le 1359, rue St. James, Winnipeg (Manitoba) R3H 0K9, et celle de ses principaux bureaux de direction est le 1900 Minnesota Court, Suite 210, Mississauga (Ontario) L5N 3C9.

ACTIVITÉS DE TRI-WHITE CORPORATION

Tri-White a été constituée le 22 octobre 1997 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* à titre de filiale en propriété exclusive de Russel sous la dénomination de Century Continental Transportation Corporation, et ses statuts ont été modifiés le 18 novembre 1997 pour que sa dénomination devienne Tri-White Corporation. Son établissement principal et siège social est situé au 2600 Three Bentall Centre, 595 Burrard Street, P.O. Box 49314, Vancouver (Colombie-Britannique) V7X 1L3. Russel cédera les activités de Tri-White à Tri-White, qui lui émettra des Actions ordinaires de Tri-White dans le cadre de la réorganisation. Par conséquent, Russel peut être considérée comme étant le promoteur de Tri-White en vertu des lois canadiennes pertinentes en matière de valeurs mobilières applicables. Se reporter à la rubrique « La réorganisation et le placement de droits ».

Le présent prospectus décrit les activités de Tri-White suivant la conclusion de la réorganisation, après que Tri-White aura acquis les activités de Tri-White.

Stratégie de Tri-White

Tri-White confiera à un groupe de gestionnaires et à son conseil d'administration le mandat de se concentrer sur les activités et les ressources en capital des entreprises de Tri-Line et de White Pass. Sa stratégie consistera à utiliser une partie des imposantes rentrées nettes de fonds autorisées provenant de White Pass pour financer la croissance de l'entreprise de Tri-Line au moyen d'acquisitions et de dépenses en immobilisations. En outre, la direction croit que les marchés financiers réserveront un accueil favorable à ce financement puisqu'il utilise une partie des rentrées nettes de fonds disponibles par l'intermédiaire de Tri-White pour faire de celle-ci un groupeur au sein de l'industrie du camionnage. Une partie des rentrées nettes de fonds de Tri-White servira également à financer les dépenses en immobilisations, surtout pour les ponts de chemin de fer et les rames de White Pass et à financer les coûts relatifs à des questions environnementales antérieures. Se reporter à la rubrique « Questions environnementales ».

À la réalisation du placement de droits, Tri-Line appliquera une stratégie de croissance fondée sur des acquisitions. Tri-Line est reconnue sur le marché comme étant l'un des derniers transporteurs offrant des services complets. Tri-Line cherchera à croître en faisant l'acquisition de transporteurs dotés d'une solide clientèle. Un meilleur accès à des capitaux par l'intermédiaire de Tri-White et une direction soucieuse du succès de cette

stratégie de croissance aideront Tri-Line à atteindre ses objectifs sur le plan des acquisitions. Suivant la réalisation de chaque acquisition, Tri-Line entend appliquer son propre modèle d'entreprise à l'exploitation de l'entreprise acquise. Étant donné que le ratio d'exploitation de Tri-Line est meilleur que le ratio normal au sein du secteur, la direction de Tri-Line prévoit qu'en acquérant des transporteurs qui affichent un ratio d'exploitation moins intéressant et qu'en appliquant son modèle d'entreprise au transporteur acquis pour le rendre plus efficace et rentable, Tri-Line pourra se faire valoir comme groupeur au sein du secteur.

Suivant la réalisation de la réorganisation et du placement de droits, Tri-Line prévoit également être en mesure de réduire ses frais au moyen d'importants achats de matériel. La méthode courante de Tri-Line, qui consiste à louer un nombre important d'unités motrices et de remorques, entraîne des frais d'exploitation comparativement plus élevés que ceux qu'elle engagerait si elle était propriétaire de ce matériel. Au moyen d'importants achats de matériel et d'un entretien sur place, Tri-Line croit pouvoir réaliser des économies supplémentaires et améliorer davantage son ratio d'exploitation. Elle pourra effectuer ces achats grâce aux capitaux auxquels elle aura accès par l'intermédiaire de Tri-White.

À la réalisation du placement de droits, White Pass profitera des efforts que déploiera la direction pour maintenir et faire croître les imposantes rentrées nettes de fonds qu'elle tire de son entreprise ferroviaire principale, dont la responsabilité et l'orientation stratégique lui sont propres. Une partie des rentrées nettes de fonds de Tri-White servira à financer les dépenses en immobilisations visant à changer la base de bois de certains ponts de chemin de fer de White Pass pour une base d'acier de structure et à augmenter sa capacité d'accueil par l'ajout de nouvelles rames. Ces améliorations considérables devraient accroître la sécurité et la capacité de l'exploitation du chemin de fer. La direction de White Pass poursuivra également ses efforts sur le plan de la commercialisation.

Tri-Line Expressways Ltd.

Tri-Line est un transporteur général attitré et cautionné qui transporte des marchandises générales partout au Canada, entre le Canada et les États-Unis, et, surtout grâce à son association avec TLS, entre le Canada et le Mexique. Tri-Line a été constituée en société en 1964 et est régie par la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. À la réalisation de la réorganisation, Tri-Line est devenue une filiale en propriété exclusive de Tri-White. Son établissement principal et siège social est situé à Calgary, en Alberta.

Historique

Tri-Line résulte du regroupement des activités de trois transporteurs interprovinciaux de plus petite taille en 1964 et n'a pas cessé ses activités depuis. Tri-Line a été acquise par Federal Industries Ltd. (« Federal », aujourd'hui Russel) en 1989 et a, depuis, diversifié son entreprise. En 1992, Federal a cédé à Tri-Line les activités de transporteur offrant des services complets qu'exerçait alors la division Cougar Freight Systems d'une autre filiale de Federal, ce qui a accru la capacité de Tri-Line. En 1994, Federal a cédé à Tri-Line le contrôle opérationnel de High-Tech Express & Distribution Inc., autre filiale de Federal. L'entreprise de Tri-Line a ainsi accru son emprise dans le secteur de l'expédition de détail et s'est spécialisée dans le mouvement du matériel de haute technologie comme des ordinateurs et des GA. Toujours en 1994, l'entreprise de courtage de fret qu'exploitait une autre filiale de Federal a été cédée à Tri-Line, ce qui a parachevé sa nouvelle vocation de transporteur offrant des services complets.

Survol de l'entreprise

Tri-Line offre une vaste gamme de services de transport routier de marchandises qui comprennent la liaison directe et irrégulière de charges complètes entre expéditeurs et destinataires partout au Canada, entre le Canada et les États-Unis, et, grâce à son association avec TLS, entre le Canada et le Mexique. Tri-Line a déclaré des produits de 116,8 millions de dollars en 1996 (contre 109,2 millions de dollars en 1995) et de 88,9 millions de dollars pour les neuf mois arrêtés au 30 septembre 1997 (en regard de 87,4 millions de dollars pour la période correspondante arrêtée au 30 septembre 1996).

Les camions de Tri-Line parcourent environ de 55 à 60 millions de milles par année et seulement environ 7 % de cette distance avec une remorque vide. Tri-Line sert environ 3 575 clients, dont les plus importants œuvrent dans les secteurs des pâtes et papiers et de la fabrication. Au cours des neuf premiers mois de 1997, Tri-Line s'est occupée en moyenne d'environ 233 charges de camion complètes par jour ouvrable. Tri-Line fait affaire à partir de 12 terminaux situés dans des endroits stratégiques.

La direction de Tri-Line a mis au point et appliqué une stratégie d'exploitation qui lui permet d'offrir des services de transport de fret généraux aux clients dans à peu près n'importe quelles circonstances. Elle détient un ratio d'environ deux remorques par unité motrice, ce qui permet à Tri-Line de laisser une remorque dans la cour des clients. Les clients peuvent ainsi charger la remorque pendant qu'on leur amène une unité motrice. Tri-Line dispose de divers équipements et offre un éventail de services conçus pour répondre à presque tous les besoins en matière de camionnage. Tri-Line a mis sur pied un réseau logistique complexe par l'intermédiaire duquel elle confie à des tiers les charges qu'elle n'est pas en mesure de traiter. Elle utilise également du matériel spécialisé de pistage par satellite et de routage informatique qui lui permet de surveiller le déplacement de ses camions, d'informer ses clients de l'endroit où leurs charges se trouvent et de répondre à leurs demandes relativement à des changements de parcours.

Activités de Tri-Line par division

Tri-Line transporte tous les types de marchandises générales et beaucoup de marchandises (y compris des produits à température contrôlée, sensibles aux chocs et surdimensionnés) dont le transport efficace et en toute sécurité requiert des connaissances et du matériel particuliers. Tri-Line offre ces services par l'entremise de ses division à pont plat, division des conteneurs pour fret sec, division des conteneurs de pointe, division des conteneurs frigorifiques et division à pont plat des expéditions de détail. Tri-Line offre aussi d'autres services reliés au transport par l'intermédiaire de sa division de la logistique, qui confie à d'autres transporteurs les charges qu'elle ne peut transporter elle-même.

Le parc de remorques vaste et polyvalent de Tri-Line, conjugué à sa licence de liaison directe en vigueur partout au Canada et aux États-Unis (sauf à Hawaï), et à son association avec un transporteur mexicain, lui permet de transporter pour ainsi dire tout type de cargo n'importe où en Amérique du Nord et lui assure une vaste clientèle appartenant à de multiples secteurs, ce qui l'empêche d'être tributaire d'un client ou d'un secteur en particulier.

Le trafic transfrontalier est le secteur de l'entreprise de Tri-Line dont la croissance est la plus marquée, surtout par suite de l'ALÉNA et de conditions économiques favorables au Canada et aux États-Unis. La direction est persuadée que cette croissance se poursuivra et se traduira par une augmentation continue du millage moyen par parcours. Cette tendance joue favorablement sur les marges et sur le BAIIA, puisque les parcours plus longs se traduisent par une baisse des parcours à vide par rapport aux milles payants et des frais de chargement par rapport aux produits d'exploitation.

Division à pont plat

La division à pont plat est responsable de toutes les marchandises transportées sur une remorque ouverte, y compris les conduits, le bois d'oeuvre, le matériel lourd, la machinerie agricole, le matériel surdimensionné et beaucoup d'autres biens semblables. Cette division a affiché des produits de 37,6 millions de dollars en 1996, ce qui représente 32,3 % des produits totaux de Tri-Line. Les propriétaires exploitants de la division à pont plat sont principalement rémunérés suivant un taux fixe par mille, qui varie selon qu'ils fournissent ou non leurs propres remorques, en plus de leurs propres unités motrices. La division à pont plat demeure la principale cible des efforts de commercialisation de Tri-Line puisque celle-ci dégage des marges supérieures sur le transport de ce type de fret par rapport à d'autres types de marchandises.

La concurrence pour le fret transporté sur un pont plat est la plus faible parmi tous les types de fret transportés par Tri-Line. En effet, les conducteurs de matériel doivent démontrer plus d'habileté et d'expérience, et déployer plus d'efforts physiques pour charger, arrimer, protéger et déplacer ce type de fret. Pour les volumes d'expédition imposants et les très longues distances, le chemin de fer a toujours joui d'un avantage concurrentiel sur le plan du ferroutage et de la conteneurisation du fret transporté par camion-remorque sur des voies de circulation pour forts volumes. Toutefois, le transport du fret sur un pont plat ne peut se faire que par voie ferrée après que des d'efforts considérables ont été déployés pour charger et arrimer le fret directement sur le matériel ferroviaire spécifiquement conçu à cette fin. Par conséquent, le transport par camion-remorque sur de plus courtes distances est plus économique pour beaucoup de clients.

La demande dans ce secteur est surtout tributaire de facteurs tels que les mises en chantier domiciliaires, les projets de construction à grande échelle, les ventes de matériel lourd, les ventes de machinerie agricole et la prospection pétrolière, qui tendent tous à fluctuer radicalement suivant les caprices de l'économie. Toutefois, cette volatilité accrue est partiellement compensée par le fait que les unités motrices équipées pour le fret transporté sur un pont plat peuvent être modifiées assez facilement pour d'autres types d'équipement, puis être remodifiées pour le

fret transporté sur un pont plat lorsque la demande s'améliore. Les unités motrices utilisées dans d'autres divisions n'offrent pas cette souplesse. Actuellement, 47,5 % des unités motrices de Tri-Line sont équipées de façon à remorquer des charges transportées sur un pont plat et Tri-Line déploie tous les efforts pour trouver ce genre de matériel. Tri-Line croit que la demande pour le fret transporté sur un pont plat va continuer à augmenter avec le temps et qu'elle-même sera en mesure de prendre une plus grande part du marché grâce à ses efforts de commercialisation et à son niveau de matériel disponible.

Division des conteneurs pour fret sec

La division des conteneurs pour fret sec transporte des marchandises générales comme des conserves et des produits papetiers dans des fourgons fermés. Cette division a déclaré des produits de 38,1 millions de dollars en 1996, ce qui compte pour 32,6 % des produits totaux de Tri-Line. Les propriétaires exploitants de la division des conteneurs pour fret sec tirent les remorques qui appartiennent à Tri-Line et sont rémunérés en fonction d'un tarif fixe par mille.

Le marché dans lequel la division des conteneurs pour fret sec fait affaire tend à être moins cyclique que celui dans lequel la division à pont plat évolue. Étant donné que le matériel de pont plat permet de transporter des fourgons lorsqu'il n'y a pas suffisamment de fret à transporter sur un pont plat, l'entreprise de la division des conteneurs pour fret sec permet à Tri-Line de continuer d'utiliser le matériel de pont plat pour transporter les conteneurs lorsque la demande du côté de la division à pont plat chute et à redéployer ce matériel dans le marché plus lucratif du transport sur pont plat lorsque la demande dans ce marché augmente. La division des conteneurs pour fret sec rivalise avec le transport ferroviaire intermodal et le ferroutage, et, par conséquent, Tri-Line se concentre sur le trafic transfrontalier et le trafic canadien pour des distances de 600 à 1 200 milles. Pour les distances inférieures à 1 200 milles, les frais fixes de cueillette et de livraison associés aux déplacements par chemin de fer comparativement aux déplacements par camion et le temps supplémentaire requis pour assembler et répartir les trains comparativement au temps requis pour répartir les camions l'emportent sur l'avantage pécuniaire que représente le transport ferroviaire. Cette stratégie s'est révélée efficace, étant donné que le réseau ferroviaire au Canada et aux États-Unis est principalement établi en fonction de parcours d'est en ouest et qu'il y a très peu de points de raccordement entre les réseaux ferroviaires de ces deux pays. Il devient ainsi difficile pour un expéditeur d'envoyer par train du fret qui se déplace entre le Canada et les États-Unis, sauf sur des voies de circulation très particulières. En concentrant ses efforts à l'extérieur de ces voies et distances, Tri-Line peut offrir des services et des tarifs qui sont concurrentiels à ceux qu'offre n'importe quel service de transport. La direction croit que le volume d'affaires de Tri-Line dans le secteur des conteneurs pour fret sec a désormais atteint un niveau propice à la croissance future qui lui permettra d'augmenter ses marges et ses niveaux de contribution nets.

Division de la logistique

La division de la logistique agit comme intermédiaire entre les clients de Tri-Line et les camionneurs indépendants pour le fret que le matériel disponible de Tri-Line ne peut assumer. Lorsque Tri-Line se voit offrir des charges qu'elle ne peut transporter, cette division trouve un autre transporteur capable de s'occuper de la charge et perçoit une faible commission sur le revenu que celui-ci reçoit pour ses services. Bien que cette stratégie procure des marges bénéficiaires bien inférieures à celles d'autres divisions, elle accroît la souplesse de Tri-Line en réduisant au minimum le parcours à vide et en redéployant le matériel là où il peut être le plus efficace, tout en augmentant également le degré de satisfaction de la clientèle à l'égard du service de Tri-Line. Cette division organise également le transport ferroviaire de conteneurs et de remorques ferroutières sur des voies de circulation lorsqu'il est plus économique que le transport routier pour le client. Cette division a déclaré des produits de 18,6 millions de dollars en 1996, ce qui représente 15,9 % des produits totaux de Tri-Line.

La division de la logistique a ses propres clients et ses propres sources de fret à servir. De cette façon, il se crée un bassin de fret disponible beaucoup plus important et nettement supérieur à la capacité de Tri-Line. Les répartiteurs de Tri-Line peuvent alors choisir le fret à remorquer avec le matériel de la société à partir de ce large bassin de fret disponible de façon à réduire au minimum les parcours à vide, à redéployer le matériel là où il est le plus nécessaire et à optimiser les marges bénéficiaires sur le fret. Le fret restant est alors confié en sous-traitance à d'autres transporteurs et une faible partie des produits tirés de celui-ci s'accumule au profit de Tri-Line. Les produits bruts de Tri-Line et le BAIIA profitent de l'interaction entre la division de la logistique et les autres divisions de Tri-Line depuis 1994.

Certains clients de Tri-Line ont fermé leurs propres services logistiques internes et confié en sous-traitance cette fonction à Tri-Line. Tri-Line a donc assumé la responsabilité de toutes les activités de transport de fret de ces clients et éliminé la nécessité pour ceux-ci de conserver du personnel hautement qualifié et compétent dans leurs services d'expédition.

La division de la logistique se concentre principalement sur les mouvements de fret transfrontaliers en direction de la frontière nord. Le sud de l'Ontario est la destination la plus importante. La division offre à ses clients des mouvements ferroutiers ou mouvements ferroviaires de conteneurs, ou des mouvements sur grand route par camion. Étant donné que la demande pour le transport de fret frôle ou excède l'offre de l'industrie, la division de la logistique peut jouer un rôle important dans l'utilisation optimale des camions pour le transport du fret. Par conséquent, la direction prévoit une croissance importante de cette division.

Division des conteneurs de pointe

Cette division transporte au détail des produits sensibles aux chocs, comme des ordinateurs, des GA et des photocopieurs, dans des remorques dotées d'une suspension spéciale conçue pour réduire au minimum les chocs de la route. En raison du matériel spécialisé et des soins requis, le transport de ces marchandises comporte une prime. La division fait aussi affaire comme entreprise de camionnage locale pour les mouvements sur courtes distances de ces produits dans des villes où elle a des terminaux. La division des conteneurs de pointe a déclaré des produits de 17,9 millions de dollars en 1996, ce qui compte pour 15,3 % des produits totaux de Tri-Line. Les propriétaires exploitants de la division des conteneurs de pointe tirent le matériel de remorque de Tri-Line et sont principalement rémunérés en fonction d'un tarif fixe par mille. Le camionnage local de la division est assuré par des chauffeurs et des auxiliaires à salaire horaire.

Après une période de stabilité, les volumes et les marges de la division ont augmenté du fait que le marché pour le matériel de haute technologie a crû rapidement et que des créneaux non encore exploités pour le fret sensible aux chocs ont été créés. Actuellement, cette division concentre ses activités presque exclusivement au Canada et offre un service quotidien à heures fixes à partir du sud de l'Ontario en direction du Québec et vers d'autres destinations dans l'Ouest. Les horaires de fret de retour sont moins structurés et les niveaux des volumes, plus sporadiques, mais les produits électroniques qui proviennent de l'Orient et qui aboutissent à Vancouver en vue de leur acheminement dans les centres de l'Est ont quelque peu contrebalancé ce déséquilibre. Les niveaux des produits et des contributions de cette division ont augmenté récemment en raison de sa nouvelle orientation vers le transport et l'installation d'emplacements de GA pour les banques.

Division des conteneurs frigorifiques

La division des conteneurs frigorifiques transporte par camions en charge complète des produits thermosensibles comme de la viande et des produits congelés. Le transport de ces marchandises comporte une prime en raison du matériel spécialisé et du surcroît de soins qu'il exige. La division a déclaré des produits de 3,3 millions de dollars en 1996, ce qui représente 2,8 % des produits totaux de Tri-Line. Les propriétaires exploitants de cette division possèdent leurs propres unités motrices et remorques, et ils sont rémunérés selon un pourcentage des produits.

Division à pont plat des expéditions de détail

Tri-Line a créé la division à pont plat des expéditions de détail en 1995 afin de regrouper les expéditions de détail — Camion du fret transporté sur un pont plat provenant de divers expéditeurs situés dans la même région et destinées à des consignataires d'une autre région. Cette division a déclaré des produits de 1,3 million de dollars en 1996, ce qui compte pour 1,1 % des produits totaux de Tri-Line. Ce marché est sous-exploité en raison principalement du niveau de compétence organisationnelle élevé qui est exigé du personnel de répartition et de la nécessité pour ceux-ci d'avoir un nombre important d'intermédiaires parmi les expéditeurs de ce genre de fret. La division à pont plat des expéditions de détail présente un potentiel de croissance étant donné son expérience et sa capacité à utiliser le vaste réseau de clients considérable de Tri-Line comme tremplin pour constituer sa propre liste de clients. Les propriétaires exploitants de cette division possèdent leurs propres unités motrices et remorques et ils sont rémunérés selon un pourcentage des produits.

Routes et répartition

Tri-Line est autorisée à faire affaire dans l'ensemble des provinces et territoires canadiens et dans tous les États américains, sauf Hawaïi. Elle dessert le marché national canadien ainsi que des points entre le Canada et les États-Unis, et, principalement grâce à son association avec TLS, entre le Canada et le Mexique.

En 1996, environ 50 % du millage consigné par les chauffeurs de Tri-Line avaient trait à des envois transfrontaliers. Tri-Line entend poursuivre ses efforts de commercialisation sur les routes nord-sud, qui ne sont pas soumises à la concurrence intense que livrent les chemins de fer sur le plan du transport et qui caractérise le corridor transcontinental est-ouest. Bien que les envois au pays même demeurent un important volet de son entreprise, Tri-Line tend à offrir des trajets plus courts sur ces routes afin de réduire au minimum la concurrence avec les chemins de fer.

La division de la logistique a amélioré la capacité de répartition de Tri-Line en permettant à celle-ci de réduire le parcours à vide. La division de la logistique a grandement accru la capacité de Tri-Line de choisir quel fret elle transporterait elle-même pour réduire au minimum le parcours à vide et décider de la façon de mieux déployer son matériel de façon à l'utiliser le plus efficacement possible. Tri-Line a pu faire passer son coefficient de parcours à vide de 8,3 % en 1992 à 7,1 % en 1996. Tri-Line utilise la plus récente technologie en matière de pistage des véhicules par satellite et d'EDI et a reçu des récompenses de ses clients en remerciement de ses services ponctuels et exempts de réclamations. Se reporter à la rubrique « Technologie ».

Matériel

Tri-Line dispose d'un parc polyvalent qui englobe de nombreux types de remorques, ce qui lui permet de transporter presque n'importe quelle sorte de cargaison. Ainsi, elle est propriétaire de 53 unités motrices et de 1 155 pièces d'équipement de remorque ou elle les loue, et elle a accès à environ 500 autres unités motrices aux termes de contrats passés avec des propriétaires exploitants. Tri-Line maintient l'âge moyen de ce parc à environ cinq ans.

Tri-Line est déterminée à utiliser les services de propriétaires exploitants parce que ceux-ci lui permettent de mettre à la disposition de sa clientèle un excellent matériel sans qu'elle n'ait à engager de capital pour l'acquérir ou pour embaucher des chauffeurs. Le fait pour Tri-Line de recourir aux services de propriétaires exploitants lui permet aussi d'augmenter ou de diminuer rapidement son complément de matériel en fonction de l'évolution de la conjoncture économique. Tri-Line se charge d'obtenir les permis et les assurances voulus, et facture aux propriétaires exploitants un tarif mensuel fixe pour ce faire. Les propriétaires exploitants achètent et entretiennent leurs propres unités motrices et travaillent exclusivement pour Tri-Line aux termes de contrats de courte durée. Ils peuvent ainsi utiliser le nom de Tri-Line et être rémunérés principalement en fonction de la distance qu'ils parcourent. Tri-Line compte parmi les plus grands fournisseurs de services de propriétaires exploitants au Canada.

Tri-Line reconnaît l'importance des opérateurs exploitants pour son entreprise, déploie tous les efforts pour maintenir de bonnes relations avec eux et a réussi à passer des contrats avec certains de ces opérateurs exploitants grâce à la bonne réputation dont elle jouit auprès d'eux. Il y a actuellement une pénurie de propriétaires exploitants compétents et aguerris possédant leurs propres unités motrices et disposés à faire de longs trajets, mais les efforts de recrutement de Tri-Line ont porté fruit et, comme le nombre de propriétaires exploitants de ce type fluctue très peu, les propriétaires exploitants que Tri-Line a attirés sont en règle générale ceux qui ont quitté les rangs des propriétaires exploitants de ses concurrents. Le fait de pouvoir ainsi offrir davantage de capacité à sa clientèle lui confère un avantage concurrentiel.

Clientèle

Le service à la clientèle et la satisfaction de celle-ci, de même que les efforts de commercialisation et les tarifs concurrentiels sont tous des facteurs qui déterminent si Tri-Line, ou l'un de ses concurrents, obtient une charge. Toutefois le fait de pouvoir obtenir la bonne unité motrice et la bonne remorque à l'endroit et au moment voulus l'emporte largement sur les considérations précédentes lorsque le client assigne des charges. En consolidant son équipe d'exploitants et en augmentant ses volumes, d'une part, et en peaufinant ses procédures de répartition, d'autre part, Tri-Line cherche à s'assurer qu'elle dispose du bon camion dans la mesure du possible.

Comme sa clientèle est diversifiée, Tri-Line souffre très peu d'une baisse d'activité d'une partie de sa clientèle et des secteurs d'activité dans lesquels elle évolue. Bien que ses clients comprennent de grandes sociétés faisant affaire dans certains secteurs comme les pâtes et papiers et la sidérurgie, son principal client ne représente que 3 %

de ses produits totaux, et ses 10 meilleurs clients, seulement 14 % du revenu total. Tri-Line compte environ 3 575 clients dont 1 000 environ lui confient au moins un chargement par mois. La clientèle de base (qui compte un volume élevé de clients acquis) explique la stabilité relative des produits et du BAIIA de Tri-Line depuis trois ans.

Le tableau ci-dessous donne le détail des 10 principaux clients de Tri-Line sur le plan des produits pour les neuf premiers mois de 1997. Il présente chaque client en fonction du secteur d'activité dans lequel il évolue et il indique la diversité de la clientèle de Tri-Line.

**Dix principaux clients de Tri-Line
(du 1^{er} janvier 1997 au 30 septembre 1997)**

<u>Clients identifiés par secteur d'activité</u>	<u>Produits</u>	<u>% des produits totaux de Tri-Line</u>	<u>Nombre de trajets</u>
	(en milliers de dollars)		
1. Pâtes et papiers (au détail)	2 401 \$	2,7	1 935
2. Fabrication (industries)	1 801	2,0	1 012
3. Pâtes et papiers	1 798	2,0	893
4. Fabrication (machinerie)	1 102	1,2	340
5. Produits du caoutchouc	1 072	1,2	584
6. Fabrication (machinerie)	1 017	1,1	700
7. Pâtes et plastiques (au détail)	902	1,0	335
8. Sidérurgie	893	1,0	692
9. Matériaux de construction	823	0,9	522
10. Pâtes et papiers	792	0,9	321

En règle générale, Tri-Line ne signe pas de contrat de longue durée avec ses clients, ce qui lui permet de se concentrer sur son créneau de transporteurs intermittents et de ne pas avoir à réduire ses prix pour contrer la concurrence. Elle cherche plutôt à obtenir une prime pour ses services à valeur ajoutée, de qualité et sans risques.

Technologie

La loyauté grandissante des clients et les obstacles accrus sur lesquels butent les éventuels concurrents, de même que de récents progrès technologiques ont fait leur apparition dans l'industrie. L'EDI assure une partie des services de facturation informatique, de renseignements, de suivi du fret et de communications de la clientèle de Tri-Line, ce qui a contribué à consolider les rapports de Tri-Line avec sa clientèle. En raison du coût initial, des efforts et du temps requis par les transporteurs pour établir la liaison, le client n'est habituellement pas en mesure de trouver un transporteur concurrent qui puisse offrir ce service dans les délais impartis. Par conséquent, le client n'est habituellement pas enclin à changer de transporteur en raison d'une défaillance occasionnelle ou lorsqu'on lui offre un tarif légèrement moindre. Tri-Line est reliée de la sorte avec sept de ses principaux clients (environ 10 % de ses produits bruts).

La communication directe par satellite avec les unités motrices de Tri-Line constitue un autre progrès technologique de Tri-Line. Plus de 75 % du parc de Tri-Line sont directement reliés aux terminaux et aux répartiteurs de celle-ci au moyen d'une technologie de communication par satellite. Grâce à cette liaison, Tri-Line est capable de repérer l'emplacement d'une unité motrice en Amérique du Nord à l'intérieur d'un espace de la grandeur d'un champ de football et de communiquer directement avec son exploitant à n'importe quel moment. En reliant cette technologie à la technologie EDI, Tri-Line est capable d'informer ses clients de l'emplacement de leurs charges et du moment prévu pour leur arrivée à destination. Il s'agit d'un atout particulièrement important pour servir la clientèle des fabricants qui ne gardent pas de marchandise en stock et qui exigent la livraison de ressources et de pièces selon la méthode juste à temps.

Position concurrentielle de Tri-Line

L'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui a dégagé un chiffre d'affaires d'environ 12 milliards de dollars en 1996. L'industrie est fragmentée et consiste en quelques grandes entreprises relativement importantes et en de nombreuses entreprises de petite taille qui desservent des secteurs et des créneaux ciblés. Ces marchés cibles se définissent par leur emplacement géographique, l'emplacement des points de service de liaison directe, les industries clientes cibles et le type de services qu'elles offrent, comme des services de conteneurs

ordinaires, à pont plat et frigorifiques. Les transporteurs de plus petite taille évoluent habituellement dans un cadre hautement spécialisé mais concurrentiel, où le client peut choisir entre plusieurs transporteurs substitués. Bon nombre des grands transporteurs sont des filiales indépendantes de sociétés de transport plus importantes et offrent un vaste choix de services de fret.

D'autres petits transporteurs et de nouvelles diminutions tarifaires n'ont, en règle générale, pas refait surface après la récente récession dans la mesure où ils existaient au cours de la période qui a suivi la déréglementation à la fin des années 80 et au début des années 90 pour trois raisons. D'abord, les institutions prêteuses ont hésité à faire affaire avec quelques petites entreprises de camionnage en raison de leurs pertes passées. Ensuite, dans beaucoup de cas, le prix du nouvel équipement a fait l'objet de pressions à la hausse, car la majorité des fabricants de matériel qui ont survécu à la récession ont maintenant un carnet de commandes qui dépasse 12 mois. Enfin, beaucoup de grands expéditeurs ne font plus affaire avec les exploitants de petite taille. Ils sont plutôt enclins à payer une prime pour traiter avec une entreprise renommée, bien assurée et soucieuse de la sécurité. Certains expéditeurs qui traitaient auparavant avec plusieurs centaines de transporteurs ont réduit leur liste de transporteurs agréés à qui ils confieront leurs livraisons à une fourchette de quatre à six entreprises. Étant un transporteur plus important, Tri-Line n'a pas subi certaines des pressions auxquelles un certain nombre de petits transporteurs ont été soumis.

Tri-Line est un transporteur intermittent. Les routes nord-sud constituent son point de mire, mais elle s'intéresse aussi à une partie du trafic relatif à l'expédition de détail et aux charges complètes spécialisées qui va d'est en ouest et qui forme des routes triangulaires. Tri-Line essaie de répondre sur-le-champ avec ses 550 unités motrices et ses routes intermittentes, ce qui lui permet d'accepter des charges immédiatement ou de les confier à la sous-traitance au besoin.

Tri-Line a pu fonctionner avec succès dans diverses conditions économiques pour de multiples raisons. D'abord, la polyvalence dont Tri-Line a fait preuve dans sa structure d'exploitation par le recours, en grande partie, à des entrepreneurs indépendants rémunérés en fonction du millage plutôt que des employés à salaire horaire a été déterminante, car elle a permis à Tri-Line de réduire considérablement la proportion des frais fixes par rapport à ses frais variables comparativement à bon nombre de ses concurrents. Autre facteur crucial : Tri-Line s'est d'abord employée à fidéliser ses clients pour éviter les pressions d'un recul économique. Bien que les volumes d'affaires aient presque doublé depuis la fin de la récession, Tri-Line a réussi à maintenir ses frais fixes à un niveau qui frôle les niveaux antérieurs à la reprise grâce à un usage accru de la technologie de l'informatique et des communications.

Employés et propriétaires exploitants

Tri-Line emploie environ 275 personnes et a retenu les services de quelque 500 propriétaires par voie contractuelle. De cette main-d'œuvre totale d'environ 775 personnes, environ 650 sont syndiquées par l'entremise d'une section locale du syndicat des Teamsters. Il y a très peu de roulement de personnel, beaucoup d'employés de Tri-Line comptent au moins 10 ans de service auprès d'elle, et Tri-Line entretient de bonnes relations avec le syndicat. Les conventions collectives expirent en 1998 et 1999.

Un nombre considérable d'employés de Tri-Line sont d'anciens propriétaires exploitants. La représentation de ce groupe dans la structure de direction de Tri-Line permet à Tri-Line d'établir une relation unique avec ce groupe d'entrepreneurs indépendants. Par ailleurs, les propriétaires exploitants sont formés dans les installations sur place.

Avant la réorganisation, les employés de Tri-Line participaient à une structure de partage des bénéfices qui leur permettait de profiter du succès de Tri-Line, y compris de primes dans le cas du personnel administratif lorsque celui-ci le méritait. La direction de Tri-White a l'intention de continuer à offrir une structure de partage des bénéfices essentiellement semblable.

Sécurité

La sécurité est une préoccupation constante dans tous les aspects de l'entreprise de Tri-Line. Tri-Line a instauré une politique de sécurité que son directeur de la sécurité, qui est installé à Calgary, se charge de gérer et d'appliquer. En outre, chaque terminal possède son propre comité de sécurité qui se compose de propriétaires exploitants, de chauffeurs de sociétés tierces et d'employés affectés aux terminaux. Ces comités tiennent régulièrement des réunions auxquelles le directeur de la sécurité est souvent convié, pour discuter de questions ayant trait à la sécurité. Par ces mesures, et de concert avec la réglementation provinciale et d'État, Tri-Line s'efforce d'avoir l'un des parcs les plus sûrs sur la route.

La direction croit que le dossier de Tri-Line en matière de sécurité peut constituer un atout stratégique. Tri-Line encourage ses principaux clients à faire des vérifications à cet égard. Elle effectue également sa propre surveillance au moyen d'un programme de partenariat sur le plan de la conformité (*Partners in Compliance*) en vigueur en Alberta. Les unités motrices et les remorques de Tri-Line doivent répondre à des critères de sécurité et des critères mécaniques rigoureux. Les terminaux de Vancouver, d'Edmonton, de Winnipeg et de Hamilton sont dotés d'un atelier d'entretien qui est outillé pour effectuer des travaux sur les remorques et pour effectuer les travaux mineurs sur les unités motrices. L'atelier d'entretien de Calgary, qui est plus grand, dispose d'une aire précisément conçue pour l'entretien des unités motrices. Les gros travaux d'entretien et de révision sur les remorques sont aussi effectués à cet emplacement. Les propriétaires exploitants sont responsables de l'entretien de leurs unités motrices et, le cas échéant, de leurs remorques, et assument le prix de toute réparation, sans en demander le remboursement à Tri-Line. Celle-ci surveille leur dossier d'entretien respectif pour s'assurer qu'ils respectent les normes applicables.

Plus de 35 spécialistes chevronnés, dont 23 sont à Calgary et le reste, un peu partout au Canada, voient à répondre aux exigences d'entretien de Tri-Line.

Terminaux et propriété

Tri-Line utilise 11 terminaux au Canada et 1 aux États-Unis, et a établi des relations de mandataire avec des transporteurs locaux dans divers autres terminaux. Chaque terminal est bien situé pour en faciliter l'accès par la grande route. Le 30 septembre 1997, le parc de remorques de Tri-Line se composait d'environ 1 155 pièces d'équipement de remorque. De ce total, environ 667 remorques appartiennent à Tri-Line et le reste est soit loué par elle, soit fourni par des propriétaires exploitants aux termes de contrats de courte durée. L'âge moyen du parc de remorques dont Tri-Line est propriétaire ou qu'elle loue est d'environ cinq ans. Dans l'installation d'entretien que Tri-Line exploite à Calgary, les remorques dont elle est propriétaire ou qu'elle loue, ou pour lesquelles elle a un contrat font l'objet d'un entretien continu, sont mises à niveau et sont parfois modifiées pour répondre aux besoins de la clientèle de Tri-Line sur le plan de l'expédition.

Le tableau suivant contient des renseignements choisis concernant ces terminaux.

Données sur les terminaux de Tri-Line

<u>Emplacement</u>	<u>En propriété/loué</u>	<u>Superficie approximative du terminal</u> (en pieds carrés)
Port Coquitlam 1)	Loué	14 000
Vancouver	Loué	5 000
Calgary 1)	En propriété	56 000
Edmonton 1)	En propriété	12 000
Saskatoon	En propriété	1 000
Regina	En propriété	6 000
Winnipeg 1)	Loué	8 000
Toronto	Loué	36 000
Hamilton 1)	Loué	12 000
Ottawa	Loué	7 000
Montréal	Loué	19 000
Houston	En propriété	1 000

1) Terminaux également dotés d'un atelier d'entretien.

Tri-Line loue également environ 5 000 pieds carrés de surface de bureaux à Toronto à partir desquels sa division de la logistique fait affaire. En mars 1998, Tri-Line prendra à bail des installations de terminal à Mississauga, qui remplaceront les locations actuelles de terminaux à Toronto et à Hamilton. Ces baux, de même que le bail pour les bureaux de Toronto, pourront ne pas être renouvelés. La superficie des nouvelles installations de Mississauga sera d'environ 93 000 pieds carrés.

Tri-Line entretient également des relations avec TLS, transporteur mexicain qui met à sa disposition son terminal de Laredo, à la frontière du Texas et du Mexique. Tri-Line et TLS ont passé un accord informel non exclusif selon lequel Tri-Line utilisera les services de TLS pour ses envois canadiens à destination du Mexique et

laissera ainsi ses remorques à la frontière du Texas et du Mexique pour que TLS les transporte au Mexique. Aux termes de l'accord, TLS utilise les services de Tri-Line de façon non exclusive pour ses envois mexicains à destination du Canada et charge les biens à livrer dans les remorques de Tri-Line, qu'elle laisse à la frontière du Texas et du Mexique pour que Tri-Line les transporte au Canada.

Les rapports que Tri-Line entretient avec TLS lui ont été profitables. Les connaissances de TLS de l'infrastructure mexicaine et son expérience d'affaire au Mexique lui permettent de remplir efficacement les commandes de Tri-Line à destination du Mexique. Par l'entremise de TLS, Tri-Line a également accédé à une clientèle mexicaine établie qui fait transporter des biens à partir du nord du Mexique vers des destinations canadiennes.

Réglementation

L'industrie des transports routiers au Canada est réglementée par chaque territoire provincial. Les transporteurs devaient auparavant démontrer le côté pratique et nécessaire de leurs services pour le public lorsqu'ils demandent un permis pour un service de transport de liaison directe. Selon la *Loi sur les transports routiers* (Canada) adoptée en 1988, ce n'est plus au demandeur à faire la preuve de l'intérêt public de ses services, mais à toute tierce partie qui s'oppose à la délivrance du permis de démontrer que l'approbation de la demande serait contraire à l'intérêt public. Mais il incombe toujours au transporteur de montrer qu'il remplit la norme nationale en matière de sécurité, qu'il satisfait aux lois applicables et qu'il a contracté une assurance suffisante au moment de présenter sa demande d'obtention ou de renouvellement de permis.

Suivant une nouvelle déréglementation en vigueur depuis 1993, les provinces ont pour ainsi dire éliminé le test de l'intérêt public pour l'industrie et délivré des autorisations d'exploitation en fonction du seul test d'aptitude en matière de sécurité. Désormais, on ne cherche plus à contrôler l'entrée de nouveaux joueurs dans l'industrie, mais à maintenir des normes de sécurité au sein de celles-ci.

Aux États-Unis, les transporteurs routiers peuvent être à la fois assujettis à la juridiction fédérale et à la juridiction de chaque État dans lequel ils font affaire. Les transporteurs inter-États étaient auparavant régis par un organisme fédéral américain, l'*Interstate Commerce Commission* (l'« ICC »). Par suite de la déréglementation, l'ICC a été remplacée par le STB des États-Unis en janvier 1996 et les transporteurs routiers de fret peuvent désormais s'enregistrer auprès de celui-ci après avoir démontré leur volonté et leur capacité de se conformer généralement aux règlements applicables, aux règlements en matière de sécurité du *Department of Transportation* des États-Unis (le « USDOT ») et aux exigences en matière de responsabilité financière minimale imposées par ce ministère. Même si un transporteur est enregistré auprès du STB, le transporteur peut être tenu de s'enregistrer uniquement dans l'État de son choix si l'État en question remplit certaines conditions préalables prévues par la loi; une entité de Tri-Line est enregistrée dans le Dakota du Nord et une autre, dans le Michigan. Les transporteurs routiers qui font affaire aux États-Unis sont assujettis au programme d'évaluation d'aptitude en matière de sécurité de l'USDOT et aux lois en matière de sécurité et de responsabilité financière minimale de chaque État dans lequel ils font affaire.

Assurance

Tri-Line a contracté une assurance dommages collision et responsabilité civile pour une réclamation maximale de 105 millions de dollars par sinistre. Elle a également contracté une assurance pour dommages matériels valeur à neuf, pour une réclamation maximale de 75 millions de dollars par sinistre par endroit. Tri-Line a aussi contracté une assurance contre les pertes d'exploitation. La direction croit que sa garantie d'assurance correspond à tout le moins aux normes de l'industrie.

Litiges

Tri-Line ne fait l'objet d'aucune poursuite qui aurait des répercussions importantes pour quiconque investit dans les droits ou les actions ordinaires de Tri-White. Les seules poursuites dans lesquelles elle a été désignée en qualité d'intimée sont celles qui découlent du cours normal des affaires. Tri-Line est assurée contre la majorité des réclamations faites à son endroit.

La White Pass & Yukon Route

White Pass exploite un chemin de fer à voie étroite pour touristes à partir de Skagway, en Alaska, où elle assure les services connexes.

Historique

White Pass a entrepris de construire le chemin de fer pour la ruée vers l'or du Klondike en 1898 et l'a terminé en 1900. Certaines des pentes et courbes de la voie ferrée comptent parmi les plus fortes et les plus prononcées en Amérique du Nord : à partir du niveau de la mer à Skagway, le chemin de fer monte à 2 885 pieds jusqu'au *White Pass Summit* sur une distance de seulement 20 milles. Le chemin de fer a servi de 1900 à 1982 pour le transport de fret général, de concentrés de minerai, de produits pétroliers et de passagers. Les activités ferroviaires ont cessé en 1982 lorsqu'un important client de White Pass a fermé sa mine et cessé de faire transporter des concentrés de minerai. Le chemin de fer a repris ses activités en 1988 et transporte des touristes depuis ce temps.

Dans le passé, le chemin de fer constituait le principal mode de transport pour les passagers et le fret qui voyageaient entre le sud-est de l'Alaska et le Yukon. L'ouverture tout au long de l'année de l'autoroute du Klondike entre Skagway et Whitehorse en 1985 a permis le transport de véhicules automobiles entre ces deux villes, y compris des camions de minerai. L'autoroute accepte le poids nominal brut autorisé le plus élevé de l'Amérique du Nord et, de ce fait, est devenue un mode plus économique que le chemin de fer pour transporter des concentrés de minerai en provenance des mines du Yukon jusqu'à Skagway. Par suite de la mise en service de l'autoroute, il est devenu non rentable d'exploiter le chemin de fer pour transporter du fret.

Les docks ont été construits par White Pass à Skagway à partir du début de 1898. Le pipeline servant au transport des produits pétroliers et les installations connexes étaient exploités sur le droit de passage ferroviaire et sur une propriété contiguë entre Skagway et Whitehorse de 1942 jusqu'à 1994, d'abord par le gouvernement américain, puis par 2 sociétés qui sont devenues des filiales de Russel en 1976 et qui le sont demeurées après la réorganisation. White Pass était propriétaire à Skagway d'un terminal minéralier qu'elle exploitait et qui se trouvait sur un terrain qu'elle louait à la ville. De 1985 jusqu'en 1990, c'est une tierce partie qui a exploité le terminal. En 1990, White Pass a vendu le terminal et sous-loué le terrain sur lequel il se trouvait au nouvel exploitant. Les sociétés qui avaient des liens avec White Pass avant la réorganisation exploitaient dans le sud-est de l'Alaska et au Yukon une importante entreprise de distribution de produits pétroliers qui a été vendue en juin 1995.

White Pass a été acquise par Russel en 1976. Elle exploite son entreprise par l'intermédiaire de diverses sociétés, dont la totalité étaient des filiales de Russel avant la réorganisation. Dans le cadre de celle-ci, Tri-White a fait l'acquisition, directement ou indirectement, de PARN, de STC, de BCYR et du nouveau BYR. Le nouveau BYR a acheté la portion du droit de passage ferroviaire et d'autres éléments d'actif ferroviaire situés au Yukon qui appartenaient auparavant à l'ancien BYR. Le siège social de White Pass se trouve à Skagway, ville qui compte environ 800 habitants et qui est située à l'extrémité nord du *Lynn Canal* dans le sud-est de l'Alaska.

Aperçu

Le chemin de fer s'étend depuis Skagway, en Alaska, en passant par la Colombie-Britannique, jusqu'à Whitehorse, au Yukon, sur une distance d'environ 110 milles. La construction de ce chemin de fer historique à voie étroite de 36 pouces, qui a débuté en 1898, est reconnue comme un « jalon historique international du génie civil ». Au cours de la saison touristique 1997 (de la mi-mai à septembre), le chemin de fer a transporté plus de 213 000 passagers, principalement en provenance de paquebots de croisière qui ont accosté à Skagway. En 1997, la clientèle des paquebots de croisière a compté pour 82 % des passagers, celle des autobus ou des compagnies aériennes qui a souscrit des voyages à forfait a représenté 5 % et les voyageurs indépendants ont comblé les 13 % restants.

Les principales sources de revenu de White Pass sont les recettes-passagers tirées des activités ferroviaires, les produits tirés de l'exploitation des docks et des produits que procurent les ventes des boutiques de cadeaux et de souvenirs. White Pass a déclaré des produits de 20,6 millions de dollars en 1996 (contre 18,7 millions de dollars en 1995) et de 26,8 millions de dollars pour les 9 mois arrêtés au 30 septembre 1997 (en regard de 20,5 millions de dollars pour la période correspondante arrêtée au 30 septembre 1996).

White Pass a déclaré des recettes-passagers pour ses activités ferroviaires de 20,1 millions de dollars pour les 9 mois arrêtés au 30 septembre 1997, ce qui représente 75,0 % de ses produits totaux pour la période (comparativement à 15,8 millions de dollars et à 77,3 % de ses produits totaux pour la période correspondante arrêtée au 30 septembre 1996). Les données de 1997 sont définitives puisque la saison du transport de passagers est terminée. White Pass n'a pas augmenté le coût des passages depuis 1994. En 1998, la ville de Skagway imposera une taxe de vente de 4 % sur tous les billets, taxe qu'assumeront les passagers.

White Pass possède aussi des docks qu'elle exploite dans le port de Skagway pour les paquebots de croisière, les minéraliers et les barges de pétrole. Le port de Skagway offre tout au long de l'année l'accès par la mer le plus facile pour Whitehorse et la plus grande partie du Yukon. Le port est protégé et est suffisamment profond pour accueillir les plus gros navires du monde, et aucune glace ne s'y forme en hiver. On peut ventiler les produits tirés de l'exploitation des docks pour les paquebots de croisière en droits de passage, frais d'accostage et frais divers. Les produits tirés des autres usages que l'on fait des docks comprennent les frais administratifs des minéraliers et des barges de pétrole, les droits de dock et les droits de débarcadère. White Pass a déclaré des produits pour ses docks de 5,0 millions de dollars pour les 9 mois arrêtés au 30 septembre 1997, ce qui représente 18,6 % de ses produits totaux (en regard de 3,7 millions de dollars et de 18,0 % de ses produits totaux pour la période correspondante arrêtée au 30 septembre 1996).

White Pass tire des recettes de concession de la vente de souvenirs, de cadeaux et de casse-croûte qui sont offerts au dépôt, sur le dock ferroviaire et à bord du train. Les souvenirs et cadeaux sont aussi offerts par correspondance ou téléphone. White Pass a déclaré des recettes de concession de 1,5 million de dollars pour les 9 mois arrêtés au 30 septembre 1997, ce qui représente 5,7 % de ses produits totaux (contre 0,8 million de dollars et 4,1 % de ses produits totaux pour la période correspondante arrêtée au 30 septembre 1996). White Pass a également tiré des recettes d'autres sources de 0,2 million de dollars pour les 9 mois arrêtés au 30 septembre 1997, ce qui compte pour 0,7 % de ses produits totaux (en regard de 0,1 million de dollars et de 0,6 % de ses produits totaux pour la période correspondante arrêtée au 30 septembre 1996).

White Pass est en activité depuis près de 100 ans. Elle est aux prises avec des questions litigieuses depuis ses débuts et sa direction continue de s'en occuper. Il s'agit notamment de questions environnementales et de dépenses en immobilisations requises. Se reporter à la rubrique « Questions environnementales », « White Pass — Propriétés et matériel » et « La réorganisation et le placement de droits ».

Exploitation ferroviaire

La principale entreprise de White Pass réside dans l'exploitation d'un chemin de fer à voie étroite de 36 pouces pour touristes sous le nom de *White Pass & Yukon Route*. White Pass exploite actuellement un service de transport de passagers entre Skagway, en Alaska, et Bennett, en Colombie-Britannique, et, à l'été 1998, elle assurera un service de transport de passagers occasionnel jusqu'à Carcross, au Yukon. Des trains de travaux vont actuellement de Skagway jusqu'à la limite de la ville de Whitehorse pour l'entretien du droit de passage et l'enlèvement d'un pipeline. Mais le droit de passage doit être modernisé avant que des passagers ne puissent être transportés au-delà de Carcross, jusqu'à Whitehorse.

À l'heure actuelle, le chemin de fer offre des voyages aller-retour et des excursions aller simple entre Skagway et le *White Pass Summit*, Fraser, en Colombie-Britannique, et Bennett, également en Colombie-Britannique. Au cours de la saison touristique 1997, White Pass a transporté plus de 213 000 passagers (contre environ 175 000 en 1996). On peut attribuer cette augmentation à l'activité accrue des paquebots de croisière, à un meilleur taux d'attraction des passagers des paquebots des croisières (le pourcentage des passagers des paquebots de croisière qui font une excursion offerte par White Pass) et à l'amélioration des horaires et de la fréquence des trajets.

Le train circule sur un droit de passage qui est généralement d'une largeur de 200 pieds en Alaska et en Colombie-Britannique, et de 100 pieds au Yukon, avec certains endroits dans les villes de Skagway et de Whitehorse d'à peine 30 pieds de large.

White Pass a déclaré des recettes-passagers pour ses activités ferroviaires de 15,8 millions de dollars en 1996, ce qui représente 76,4 % de ses produits totaux (en regard de 13,5 millions de dollars et de 72,0 % de ses produits totaux en 1995).

Exploitation des docks

White Pass exploite dans le port de Skagway des docks qui servent principalement les passagers en provenance des paquebots de croisière, mais également les industries minières et pétrolières. White Pass peut accommoder cinq grands navires à la fois. White Pass possède trois importants docks à Skagway : le *Railway Dock*, le *Broadway Dock* et le *Ore Dock*. Le *Railway Dock* est un dock moderne reconstruit en 1995 avec de l'acier et du béton, qui est situé sur le même emplacement que le dock construit à l'origine pour la ruée vers l'or du Klondike. Ce dock peut accommoder à la fois 2 très grands navires qui font ensemble 1 900 pieds de long. Le *Broadway Dock* a été construit en 1990 avec des pilots de béton et d'acier, et il peut accommoder un paquebot de croisière d'une longueur

maximale de 800 pieds. Le *Ore Dock* est une structure de bois construite à la fin des années 60 et modifiée en 1984, et il peut accommoder à la fois un premier navire d'une longueur maximale de 700 pieds et un second navire d'une longueur maximale de 400 pieds. La modification de ce dock a été réalisée aux termes d'une entente entre la ville de Skagway et l'État de l'Alaska, grâce à des fonds publics. White Pass a convenu d'exploiter le *Ore Dock* en donnant la priorité d'accostage aux paquebots de croisière jusqu'en 1999 à tout le moins. Si l'entente n'est pas prolongée au moyen d'un accord mutuel, White Pass est habilitée à acheter les modifications moyennant un pourcentage de leur coût de remplacement courant ou, si elle choisit de s'en abstenir, la ville de Skagway ou l'État de l'Alaska peuvent enlever les modifications (et l'État pourra le faire à la demande de White Pass), ce qui ramènerait la capacité du *Ore Dock* à un navire d'une longueur maximale de 500 pieds. Le *Ore Dock* est le principal dock utilisé pour les minéraliers et les barges de pétrole.

Les produits tirés de l'exploitation des docks pour 1996 ont représenté 3,8 millions de dollars ou 18,4 % des produits totaux de White Pass (comparativement à 3,3 millions de dollars ou à 17,5 % de ses produits totaux pour 1995).

Le tableau suivant contient des statistiques sur le nombre approximatif de navires à passagers et de passagers qui ont accosté aux docks que White Pass exploite à Skagway :

	1994	1995	1996	1997*	Variation en % de 1995 par rapport à 1994	Variation en % de 1996 par rapport à 1995	Variation en % de 1997 par rapport à 1996
Navires à passagers . .	197	236	247	288	19,8 %	4,7 %	16,6 %
Passagers	203 000	253 000	300 000	432 000	24,6 %	18,6 %	44,0 %

* Les données de 1997 sont définitives étant donné que la saison d'accostage des navires à passagers se termine en septembre.

White Pass compte des droits de dock de 250 \$ US par jour pour les paquebots de croisière d'une longueur maximale de 300 pieds, de 500 \$ US par jour pour les navires qui font jusqu'à 400 pieds de long et 2,10 \$ US par pied par jour pour les navires de plus grande taille. En outre, White Pass facture des frais de 6,15 \$ US par passager de paquebot de croisière. White Pass exige également des droits de dock, des droits de débarcadère et des frais administratifs pour les minéraliers et les pétroliers.

Concessions

White Pass vend au détail des souvenirs, des cadeaux et des casse-croûte dans trois zones à fort trafic : le dépôt ferroviaire, le *Railway Dock* et à bord du train. Elle fait également de la vente par correspondance. Cette source de revenus est un facteur de plus en plus important de la croissance des rentrées nettes de fonds de l'entreprise de White Pass. Les recettes de concession ont représenté 0,8 million de dollars en 1996 ou 4,1 % des produits totaux de White Pass (en comparaison de 0,5 million de dollars et de 2,4 % de ses produits totaux en 1995). Environ 600 000 touristes passent par Skagway au cours d'une saison. Les autres détaillants livrent une concurrence de plus en plus vive, mais White Pass offre des produits reliés au chemin de fer qui sont uniques et elle a facilement accès à la clientèle de son train. Vers la fin de la saison 1997 (à la mi-août), une deuxième concession et boutique de cadeaux a ouvert ses portes sur le *Railway Dock*.

Commercialisation

Les relations que White Pass entretient avec les exploitants de paquebots de croisière sont importantes, car ceux-ci constituent la principale source de passagers pour le chemin de fer. Aussi, White Pass entretient des rapports très étroits avec ceux-ci. Les sociétés de croisière profitent de cette relation par la satisfaction de leurs clients et par les produits qu'ils tirent de la vente de billets d'excursion ferroviaire avant l'arrivée des paquebots à Skagway. Les hauts dirigeants de White Pass maintiennent une communication directe avec les exploitants de paquebots de croisière tout au long de l'année, surtout pendant la saison morte, lorsque la plus grande part de la planification se fait. White Pass vend en gros des billets aux paquebots de croisière, qui les revendent au détail à leurs passagers. White Pass s'expose ainsi à des augmentations de tarifs de la part des paquebots de croisière qui pourraient nuire à ses volumes de passagers.

White Pass produit à l'intention des passagers du chemin de fer le magazine « En Route » dans lequel elle offre toute une variété de cadeaux. Les clients emportent souvent ce magazine avec eux et, plus tard, commandent des

articles par téléphone ou par la poste. De même, les feuillets publicitaires produits au cœur de l'hiver sont envoyés à d'anciens clients des boutiques de cadeaux. White Pass a un site Web sur le réseau Internet sur lequel figure la liste de certains articles cadeaux. Elle a l'intention d'augmenter le catalogue des articles ainsi annoncés.

Une campagne publicitaire, menée à la fois de manière indépendante et dans le cadre d'une partie importante des campagnes de publicité des gouvernements de l'Alaska et du Yukon ainsi que des exploitants de paquebots de croisière, complétée par une publicité rédactionnelle dans les journaux et les magazines, cible les voyageurs à destination de l'Alaska et du Yukon. La présence de publications spécialisées incite davantage les agences de voyage à vendre des passages sur le *White Pass & Yukon Route*. Le train accueille aussi plusieurs réseaux de télévision et des sociétés cinématographiques privées chaque année, ce qui lui procure des avantages promotionnels.

Facteurs liés au marché

L'*Alaska Division of Tourism* et l'*Alaska Tourism Marketing Council* prévoient que l'industrie du touristique et la demande pour les croisières va continuer de croître au cours de la prochaine décennie. La population mondiale vieillissante et la situation financière solide des *baby boomers*, conjuguées à l'expérience unique des «derniers territoires inexplorés» qu'offrent l'Alaska, le nord de la Colombie-Britannique et le Yukon, constituent des facteurs qui contribuent à la croissance du tourisme dans la région. Le caractère unique de la *White Pass & Yukon Route* sur le plan historique et géographique constitue des barrières pour la venue de concurrents.

Les exploitants de paquebots de croisière sont très favorables au fait que Skagway devienne un port d'escale, puisque cette ville a préservé son passé unique et conserve son ambiance d'antan. White Pass dispose de bonnes installations d'accostage à Skagway et les paquebots de croisière dégagent des produits tirés de la vente des billets d'excursion ferroviaire à leurs passagers. La majorité des passagers des paquebots de croisière arrivent à Skagway les mardi, mercredi et jeudi. Or, White Pass n'a aucune emprise sur cette affluence inégale.

Bien que White Pass offre un produit de divertissement unique, elle doit néanmoins faire concurrence à d'autres activités offertes à l'arrivée à Skagway. Certaines de ces activités comprennent des circuits en autocar et des circuits historiques de Skagway, soit le *White Pass Summit* à l'ouest et le Yukon, des circuits de la ville en automobile d'époque, des promenades en hélicoptère et en aéronef à voilure fixe, des descentes en eaux vives, des excursions de pêche et des randonnées sur le glacier, ainsi que des randonnées pédestres et des randonnées à vélo.

White Pass a l'intention de recourir à plusieurs méthodes pour exploiter son créneau et sa géographie et son histoire uniques pour augmenter toujours plus ses volumes de passagers. Elle continuera ainsi à rechercher des ententes de coentreprises avec des autocaristes et d'autres voyagistes. Elle continuera également de déployer des efforts pour attirer les véhicules récréatifs qui passent par le Yukon au moyen d'un solide programme de commercialisation. Elle déploiera notamment encore plus d'efforts sur le plan des relations publiques dans le cadre d'événements prévus en 1998, 1999 et 2000 pour célébrer le centenaire de White Pass et d'autres entreprises. White Pass entend également continuer à agrandir son entreprise de commerce de détail en offrant une plus grande variété de produits au détail.

Étant donné le nombre accru de passagers et la demande inégale imputable aux dates d'arrivée des paquebots de croisière, White Pass a récemment fonctionné à pleine capacité certains jours. Elle espère régler la question de la capacité par l'ajout d'autres rames. Se reporter à la rubrique « Propriétés et matériel — Chemin de fer ».

Propriétés et matériel — Chemin de fer

Les principaux éléments d'actif ferroviaires de White Pass comprennent le droit de passage qui compte environ 20 milles en Alaska, 33 milles en Colombie-Britannique et 57 milles au Yukon. Le droit de passage en Alaska est détenu par PARN aux termes de servitudes accordées par le gouvernement américain et se situe sur des terres qui se trouvent à Skagway, dans la *Tongass National Forest* et dans le parc historique national de la ruée vers l'or du Klondike. Le droit de passage en Colombie-Britannique appartient à BCYR. La quasi-totalité du droit de passage au Yukon appartenait à l'ancien BYR (et a été cédée au nouveau BYR dans le cadre de la réorganisation). Certaines parties du droit de passage ferroviaire de White Pass présentent peut-être des lacunes sur le plan juridique, mais aucune ne se rapporte à la ligne principale. Ces questions sont en suspens depuis nombre d'années et n'ont pas été soulevées par une tierce partie. Mais, le cas échéant, la direction croit pouvoir les résoudre sans nuire

à White Pass. Le droit de passage a en majorité une seule voie, avec des voies d'évitement au besoin. Le poids des rails varie de 66 à 115 livres par pied. La route comprend 20 ponts et 2 tunnels.

En outre, White Pass est propriétaire d'un dépôt ferroviaire d'environ 10 000 pieds carrés qui abrite une aire d'attente, un point de vente de billets, une boutique de cadeaux, une installation commerciale concédée et des bureaux administratifs, d'une boutique et d'une installation d'entretien d'environ 48 000 pieds carrés à Skagway, ainsi que d'autres biens à Skagway, en Colombie-Britannique et au Yukon qui servent à l'exploitation du chemin de fer. White Pass loue certains terrains et détient des servitudes, surtout pour les passages à niveau. Dans le cadre de la réorganisation, White Pass a cédé certains biens à Russel, avec un contrat de cession-bail pour les pièces qui sont nécessaires à l'exploitation du chemin de fer et avec un droit de préemption pour le rachat du parc de réservoirs supérieur de Skagway (*Skagway Upper Tank Farm*). Se reporter à la rubrique « La réorganisation et le placement de droits ».

White Pass est propriétaire exploitant de 14 locomotives diesel, dont 10 ont été construites par General Electric Locomotive Works et 4, par Bombardier. L'âge moyen des locomotives est d'environ 32 ans. En outre, le chemin de fer est propriétaire exploitant d'une locomotive à vapeur restaurée en 1947 et d'un chasse-neige à vapeur restauré qui a été construit en 1899. White Pass possède 45 voitures-salons qui sont en majorité des voitures d'époque qu'elle a soigneusement restaurées. Les voitures-salons plus récentes sont construites sur le modèle des voitures d'époque afin de préserver l'aspect historique du train. White Pass est aussi propriétaire de son propre matériel d'entretien de la voie. Elle tente actuellement de trouver des locomotives et des pièces usagées pour chemin de fer à voie étroite.

White Pass effectue elle-même l'entretien mécanique et les réparations de tôlerie de ses rames. La structure des voitures-salons d'époque a été mise à niveau et quatre locomotives ont récemment été reconstruites. L'entretien du matériel et de l'assiette de la voie ferrée est assuré par des employés chevronnés de l'industrie ferroviaire. Les ateliers d'entretien sont dotés de l'outillage adéquat et des stocks nécessaires pour assurer l'autosuffisance.

L'entretien normal du droit de passage et du matériel roulant est passé en charges au fur et à mesure. La direction de White Pass se prépare à proposer au conseil d'administration de Tri-White des dépenses en immobilisations devant être engagées dans l'exploitation ferroviaire d'environ 4,6 millions de dollars pour 1998 et 2,0 millions de dollars pour 1999. Celles-ci comprendraient des dépenses de 2,7 millions de dollars pour la modernisation de l'infrastructure et des rames, et de 3,9 millions de dollars pour des augmentations de capacité. La direction estime que les dépenses en immobilisations pour l'an 2000 et pour 2001 seront nettement inférieures à celles de 1998 et de 1989 puisque des projets de modernisation et que les augmentations de capacité seront essentiellement terminés.

Les dépenses en immobilisations de 1996 se sont inscrites à 2,2 millions de dollars et l'on s'attend à ce que l'ensemble des dépenses en immobilisations prévues pour 1997 s'élève à environ 3,5 millions de dollars. Sur ces montants, 1,2 million de dollars ont été affectés à la modernisation, 1,0 million de dollars, à des augmentations de capacité en 1996, et 1,9 million de dollars doivent servir à la modernisation et 1,6 million de dollars, à des augmentations de capacité en 1997. Depuis la fin de 1995, White Pass a entrepris une mise à niveau importante du droit de passage, et notamment des traverses, du ballast, des rails, des ponts et des ponceaux. White Pass, qui privilégie la sécurité de son exploitation ferroviaire, a fait faire des études techniques indépendantes pour mieux juger des réparations et mises à niveau nécessaires. Les recommandations concernant les réparations des ponts, les mises à niveau ou les remplacements ont été suivies dans la mesure nécessaire pour éviter tout problème de sécurité dans l'immédiat, et l'on travaille à mettre en œuvre le reste des recommandations. D'ici la fin de 1998, il est prévu que tous les ponts de bois de l'Alaska auront été remplacés par des ponts d'acier à portée libre, sauf les 3 ponts de bois dont la direction juge la structure solide. La durée de vie économiquement utile des ponts d'acier à portée libre est d'environ 60 ans, ce qui est nettement plus long que celle des ponts de bois. La direction pourrait revoir la politique de dépréciation relative aux ponts au fer et à mesure où de nouveaux ponts d'acier sont construits. Se reporter à la rubrique « États financiers cumulés de Tri-White — Notes complémentaires ». Cependant, la réalisation des travaux comporte une contrainte qui est principalement imputable à la période relativement courte de l'année pendant laquelle les travaux peuvent être réalisés, à cause des conditions climatiques, de l'exploitation du chemin de fer pendant la saison touristique et de l'offre limitée des entrepreneurs disposés à réaliser les travaux.

Propriétés et matériel — Éléments d'actif des docks

Les autres grands éléments d'actif de White Pass sont les docks qu'elle exploite dans le port de Skagway. White Pass possède trois docks importants. Le *Railway Dock* est, pour l'essentiel, situé sur un terrain qui appartient à White Pass. White Pass a signé en 1968 un bail échéant en 2023 avec la ville de Skagway relativement à des terres inondables de celle-ci. White Pass a sous-loué certaines portions de ce terrain pour la durée du bail à un terminal minéralier et à deux parcs de stockage pétrolier et installations connexes, et elle conserve le reste. Le *Broadway Dock* et le *Ore Dock* appartiennent à White Pass (sauf leurs modifications apportées en 1984) et sont situés sur un terrain loué de la ville de Skagway.

Les dépenses pour l'entretien normal des docks sont passées en charges au fur et à mesure. Les dépenses en immobilisations pour l'exploitation des docks devraient s'élever à environ 0,7 million de dollars en 1998 et à 0,4 million de dollars en 1999. Elles seront engagées dans la modernisation de l'infrastructure. Les dépenses en immobilisations de 1996 ont atteint 3,9 millions de dollars, ces dépenses en immobilisations inhabituelles ayant servi à achever la reconstruction du *Railway Dock* qu'une avalanche sous-marine de 1994 a rendu nécessaire. On prévoit que les dépenses en immobilisations engagées et prévues pour 1997 s'inscriront à environ 0,2 million de dollars.

Personnel

White Pass compte 13 employés à plein temps qui sont affectés aux fonctions administratives. De mai à septembre 1997, White Pass a employé environ 120 personnes. L'exploitation du chemin de fer et de l'appontement a mobilisé 93 employés, celle de la boutique de cadeaux, 14 personnes et les fonctions administratives, 13 personnes. La main-d'œuvre se compose en majorité de citoyens américains. Environ la moitié des employés saisonniers proviennent de Skagway et l'autre moitié, d'autres régions.

Les emplois reliés à l'entretien du matériel et du droit de passage, et à l'exploitation des trains sont hautement spécialisés, et beaucoup d'employés reviennent chaque année. D'autres positions sont comparativement simples et le personnel est par conséquent formé sur place. On s'emploie à engager du personnel qui se montre habile à travailler avec le public, qui est souple et est capable de travailler selon un horaire inhabituel et souvent long.

Parmi les ingénieurs, les conducteurs et les serre-freins affectés au chemin de fer, 18 appartiennent à la section locale 1787 des Travailleurs unis des transports. Les 43 employés affectés aux ateliers d'entretien et à la voie ferrée aux États-Unis appartiennent à la section locale 959 du syndicat des Teamsters. Les 15 employés affectés à l'entretien de la voie ferrée au Canada appartiennent à la section locale 213 de ce même syndicat. Les relations industrielles sont bonnes et les griefs sont réglés de façon routinière.

Assurance

White Pass a contracté une assurance de la responsabilité civile pour une garantie maximale de 105 millions de dollars par sinistre. Elle a également contracté une assurance des biens valeur à neuf pour une garantie maximale de 75 millions de dollars par sinistre, par endroit. White Pass maintient également une assurance contre les pertes d'exploitation. L'assurance de White Pass ne couvre pas les sinistres environnementaux. Se reporter à la rubrique « Questions environnementales ».

Réglementation

Aux États-Unis, le chemin de fer est assujéti à la juridiction du STB, qui, en janvier 1996, a assumé bon nombre des fonctions dévolues à l'ancienne *Interstate Commerce Commission*. Le chemin de fer est également assujéti à la réglementation en matière de sécurité produite et administrée par la *Federal Railroad Administration*. Le STB et la *Federal Railroad Administration* font partie du *Department of Transportation* des États-Unis. La propriété du chemin de fer, son contrôle, sa construction et les transports sur celui-ci sont régis de façon plus marquée aux États-Unis que ne le sont les aspects comparables du transport routier. À cause de leur déplacement, certaines portions du droit de passage en Alaska sont aussi soumises à une certaine réglementation du *Forest Service*.

Les docks que White Pass possède à Skagway sont régis par la *Federal Maritime Commission* des États-Unis en ce qui a trait au dépôt des tarifs, aux ententes avec les transporteurs publics sur les tarifs et à d'autres pratiques ayant trait aux services des terminaux. Il est par exemple interdit aux exploitants de terminaux maritimes de privilégier sans raison certains transporteurs publics au détriment d'autres, dont les transporteurs de passagers, en ce qui a trait à la prestation des services des terminaux.

Au Canada, le chemin de fer est assujéti à la juridiction de Transports Canada et de l'Office des transports du Canada. Ces organismes surveillent tous les aspects de l'exploitation ferroviaire, dont les conditions de sécurité, de répartition, des communications radio, du matériel et du droit de passage. PARN, BCYR et l'ancien BYR détiennent des certificats d'aptitude de l'Office des transports du Canada. Le nouveau BYR a déposé une demande pour en obtenir un et prévoit le recevoir avant la réalisation du présent placement. La cession des lignes ferroviaires de l'ancien BYR au nouveau BYR s'est faite en fonction d'un calendrier de trois ans, comme l'exigeait la *Loi sur les transports au Canada*.

Tel que décrit à la rubrique « Questions environnementales — White Pass — Mesures correctives », White Pass s'est chargée d'enlever le pipeline qui va de Skagway à Whitehorse. L'enlèvement du pipeline sera régi au Canada par l'Office national de l'énergie, qui l'a déjà approuvé, et aux États-Unis par le *Department of Transportation — Pipeline Safety* (qui a ordonné son enlèvement) et par d'autres organismes. White Pass traite avec ces autres organismes pour l'obtention des approbations nécessaires. Se reporter à la rubrique « Questions environnementales — White Pass — Mesures correctives » et « La réorganisation et le placement de droits ».

Litiges

Plusieurs poursuites sont en cours contre White Pass dans le cours normal de ses affaires, mais aucune ne devrait avoir de répercussions fâcheuses sur ses activités ou sa situation financière. Se reporter à la rubrique « La réorganisation et le placement de droits » en ce qui a trait à l'indemnité versée par Russel relativement à certaines autres questions litigieuses.

Questions environnementales

Généralités

Tri-White, son exploitation et ses propriétés sont et seront assujetties aux lois et exigences environnementales de tous les paliers de gouvernement du Canada et des États-Unis (fédéral, provincial, territorial, d'État, municipal et local) en ce qui a trait, notamment, aux émissions atmosphériques, à la gestion des contaminants qui comprennent les matériaux et les déchets dangereux (dont la production, la manutention, l'entreposage, le transport, le traitement et la disposition de ces contaminants), aux déversements dans les cours d'eau et aux mesures pour corriger les dommages à l'environnement (comme la contamination des sols et de l'eau, y compris de la nappe phréatique). Le risque assorti à la responsabilité en matière environnementale est inhérent aux activités de transport (tant ferroviaire que routier), aux activités passées associées à ces activités, et à la propriété, à la gestion ou au contrôle des biens immobiliers. Les coûts associés aux questions environnementales, y compris la conformité aux lois, comprennent les frais associés à la conformité réglementaire continue, ainsi qu'à la responsabilité possible liée aux questions décrites ci-dessous.

Tri-White a utilisé et continuera d'utiliser du carburant et des solvants dans son exploitation. Tri-Line transporte des marchandises mais non des déchets dangereux. Tri-White peut engager sa responsabilité du fait de la loi, aux termes d'une poursuite administrative ou d'un autre contrôle réglementaire, ou en raison de la réclamation d'une tierce partie dans le cas où ces contaminants sont libérés dans l'environnement, que ce soit sur la propre propriété de Tri-White ou sur une autre propriété sur laquelle Tri-White a déversé ces substances ou permis qu'elles le soient. Tri-White pourrait, par exemple, devenir assujéti à une ordonnance l'obligeant à décontaminer une propriété, à une action au civil ou en common law, ou à une poursuite pénale ayant trait à la libération de contaminants dans l'environnement. Suivant une ordonnance en matière de correction, Tri-White pourrait être tenue d'enquêter sur la contamination d'une propriété qui lui appartient, d'une propriété qu'elle utilise ou qu'elle exploite, ou d'une autre propriété dont la contamination lui est ou non directement attribuable, et de gérer ou de surveiller cette contamination ou d'y remédier.

Tri-White peut également engager sa responsabilité, en qualité d'ancien propriétaire, d'exploitant ou de personne qui contrôle ou gère (comme un locataire) une propriété ou une entreprise après qu'elle a été vendue ou abandonnée, pour les contaminants qu'elle aurait pu y décharger, y déposer ou y rejeter à l'époque où elle en était propriétaire ou l'exploitait, ou en assurait la direction ou le contrôle. En vertu de certaines lois, Tri-White pourrait engager sa responsabilité même si elle ne contrôle ou ne gère plus la propriété ou l'entreprise commerciale ou qu'elle n'en est plus propriétaire, et même si une tierce partie a déchargé, déposé ou rejeté des contaminants sur celle-ci, y compris un ancien propriétaire ou le propriétaire actuel, un exploitant ou un locataire de la propriété ou de

l'entreprise commerciale. Tri-White doit répondre de certaines obligations en matière de correction en ce qui a trait au terminal minéralier de Skagway qu'elle a vendu.

Les lois et exigences environnementales sont devenues de plus en plus rigoureuses avec le temps. Tous les paliers de gouvernement (fédéral, provincial, territorial, d'État, municipal et local) sont, quant à eux, devenus de plus en plus actifs pour ce qui est de la réglementation environnementale. L'application des lois environnementales change à l'occasion et rien ne garantit que le degré avec lequel elles sont actuellement appliquées ne variera pas dans l'avenir. On peut raisonnablement croire que la réglementation et son application par les divers paliers de gouvernement en ce qui a trait à l'exploitation et aux activités passées, présentes et à venir continueront de toucher Tri-White. Celle-ci continuera à déterminer et à aborder les questions environnementales possibles, ce qui pourrait lui permettre de cerner d'autres coûts et responsabilités à cet égard. Tri-White croit avoir déterminé les questions environnementales connues et assumé les dépenses connexes à celles-ci, y compris les questions de conformité, l'évaluation de la situation environnementale des propriétés qui lui appartiennent ou qui lui ont appartenu, et d'autres propriétés à l'égard desquelles elle pourrait avoir une responsabilité d'ordre environnemental ainsi que les mesures correctives à cet égard.

À l'heure actuelle, la direction estime que les dépenses au titre de la conformité environnementale des activités continues, notamment pour le maintien du programme de conformité et gestion des risques environnementaux, s'établiront à environ 75 000 \$ par année pour chacune des 4 prochaines années, compte non tenu des coûts dont il est question ci-dessous à la rubrique « White Pass — Mesures correctives ». Des dépenses imprévues au titre de questions ou responsabilités environnementales pourraient avoir un effet défavorable sur les finances de Tri-White. Rien ne garantit que les modifications apportées aux lois et aux exigences environnementales, ou que la nécessité de procéder à d'autres enquêtes ou travaux de correction, n'entraîneront pas d'autres dépenses importantes pour Tri-White. Se reporter à la rubrique « White Pass — Mesures correctives ».

Tri-Line

Tri-Line respecte à tous égards importants les lois et règlements applicables des divers paliers de gouvernement (fédéral, d'État, provincial et local) auxquels elle est assujettie en ce qui a trait aux questions environnementales. Tri-Line a volontairement enlevé les réservoirs de carburant souterrains à ses propres terminaux. Aucun réservoir de carburant ne fuyait et le sol a été décontaminé lorsque cela s'imposait. Pour autant qu'elle le sache, il n'y a aucun autre réservoir souterrain sur quelque autre propriété qui lui appartient ou qu'elle loue.

White Pass

Historique

White Pass exploite son entreprise ferroviaire sur des emplacements qui ont servi auparavant de chemin de fer pendant près de 100 ans. En outre, un pipeline pour le transport de produits pétroliers et ses installations connexes ont été exploités sur le droit de passage ferroviaire et la propriété contiguë entre Skagway et Whitehorse de 1942 jusqu'en 1994, d'abord par le gouvernement américain, puis par 2 sociétés qui sont devenues des filiales de Russel en 1976 et le sont demeurées après la réorganisation. White Pass est aux prises avec des questions environnementales historiques que sa direction a réglé en partie et qu'elle continue de travailler à régler, et ce, de la manière la plus rapide, en collaboration avec les autorités de réglementation pertinentes.

White Pass a également exploité et ultérieurement loué un terminal minéralier (utilisé principalement pour des concentrés de zinc et de plomb) dans le port de Skagway. Le terminal minéralier a été vendu en 1990. White Pass demeure le locataire de la propriété sur laquelle des sous-locataires exploitent le terminal minéralier et deux parcs de réservoirs et leurs installations connexes.

En 1996, White Pass a plaidé coupable devant le *District Court* de l'Alaska pour diverses infractions sur le plan de l'environnement, découlant principalement du bris accidentel d'un pipeline qui est survenu en octobre 1994 au 6^e mille de la voie ferrée. White Pass a plaidé coupable pour avoir déversé, par négligence, des produits pétroliers dans la rivière Skagway, pour avoir omis de déclarer ce déversement au moment opportun, pour avoir fait de fausses déclarations et pour avoir illégalement converti une propriété gouvernementale. À la même époque, White Pass a plaidé coupable à une accusation de transport illégal de produits dangereux aux États-Unis dans le cadre de l'incident de Graves décrit ci-dessous. Tel qu'il a été convenu avec le procureur, le tribunal a imposé des amendes

totalisant 1 500 000 \$ US au titre des amendes et des mesures correctives et de remise en état. White Pass a immédiatement versé 650 000 \$ US et est en voie de régler le reste sous forme de réparations des dommages causés à l'environnement. Elle a aussi convenu de mettre sur pied et de maintenir un programme de conformité et de gestion des risques environnementaux approuvé par le tribunal. Au cours de la période de probation de cinq ans, le chef de la direction de White Pass doit produire des rapports trimestriels à l'intention de l'agent de probation et White Pass peut être soumise à des inspections surprises de la part de n'importe quel organisme gouvernemental américain. Deux employés de White Pass, dont l'ancien président du chemin de fer, ont été déclarés coupables d'infractions qui découlent du bris d'un pipeline survenu en octobre 1994, mais ils ont porté cette décision en appel.

En octobre 1995, Russel a appris que White Pass avait déplacé des déchets de l'Alaska en Colombie-Britannique et les avait brûlés à Graves, en Colombie-Britannique. Russel a immédiatement informé tous les organismes gouvernementaux américains et canadiens compétents et White Pass a pris des mesures pour endiguer la pollution et la corriger en collaboration avec les autorités environnementales canadiennes. Dans le cadre de ces mesures, White Pass a amené une excavatrice sur sa voie ferrée jusqu'au Canada sans la déclarer en bonne et due forme et, par conséquent, elle et le propriétaire de l'excavatrice ont chacun payé des amendes de 19 000 \$, soit une amende totale de 38 000 \$. En 1996, White Pass a plaidé coupable devant la cour provinciale de la Colombie-Britannique à plusieurs chefs d'accusation ayant trait à l'importation et au rejet illégaux de déchets dangereux en rapport avec l'incident survenu à Graves. White Pass s'est vu imposer des amendes de 108 000 \$ qu'elle a réglées et a été mise en probation pendant six mois (cette période de probation est désormais expirée).

Mesures correctives

White Pass s'emploie à appliquer les mesures correctives pertinentes pour réparer les dommages à l'environnement qui découlent d'activités passées. Pour ce faire, elle a retenu, en novembre 1995, les services de Golder Associates (« Golder »), bureaux d'experts-conseils en environnement de réputation internationale, pour qu'elle l'aide à déterminer, à mettre au point et à appliquer des stratégies et des programmes d'assainissement de l'environnement pour lesquels, selon White Pass, une enquête s'impose et des mesures correctives pourraient se révéler nécessaires.

Selon l'information obtenue de White Pass et les enquêtes menées par Golder, diverses questions environnementales découlant des activités passées sont actuellement étudiées. Dans le cas de Skagway, ces questions comprennent les mesures correctives pour éliminer les concentrés de zinc et de plomb du port de Skagway qui résultent de rejets survenus avant la vente du terminal minéralier de White Pass en 1990; les mesures correctives des boutiques du chemin de fer, dont la construction de socles de béton, l'endigage, l'éclairage et la construction d'une clôture pour les réservoirs de carburant, l'installation d'un brûleur d'huile usagé et des mesures pour corriger la contamination par des solvants et par des produits pétroliers ayant trait à la reconstruction de l'ancien *Railway Dock*, ainsi que les travaux sur la structure des ateliers ferroviaires ayant trait à l'amélioration des aires de lavage des locomotives et des installations servant à séparer l'eau du pétrole. Outre les activités qui concernent le droit de passage aux États-Unis, les mesures correctives comprennent l'enlèvement et la disposition des traverses usagées, des matières provenant d'un lieu d'enfouissement et des débris prélevés sur un emplacement adjacent à la voie ferrée et temporairement emmagasinés dans le parc de réservoirs supérieur de Skagway, les mesures pour corriger les déversements de pétrole imputables à des bris de pipeline, toute mesure corrective nécessaire dans le cadre de l'enlèvement du pipeline qui va de Skagway à la frontière canadienne, les mesures pour corriger la contamination par le métal découlant de l'exploitation ferroviaire, notamment par des concentrés de plomb et de zinc, et par l'argent, dans plusieurs emplacements et les mesures pour corriger la contamination possible dans la région de Summit Lake, qui peut avoir été utilisé comme décharge par le chemin de fer et d'autres parties dans le passé. Seules des enquêtes préliminaires ont été effectuées dans la région de Summit Lake.

Au Canada, les questions environnementales qui font l'objet d'un examen comprennent les mesures correctives aux emplacements qui sont situés en bordure du droit de passage, qui sont semblables à celles qui sont prévues aux États-Unis, les mesures d'assainissement environnemental ayant trait à l'enlèvement du pipeline le long du droit de passage à partir de la frontière canado-américaine jusqu'à l'endroit où se séparent le pipeline et le droit de passage ferroviaire près de Whitehorse, les travaux de correction des cours de chemin de fer de Bennett, de Carcross et de Utah et les mesures correctives à Carcross, notamment sur le parc de réservoirs et l'usine de traverses.

Selon les prévisions de coûts dont ont convenu Golder et le personnel de White Pass, White Pass estime que le coût des mesures correctives s'élève à environ 15,3 millions de dollars, y compris les éventualités. En 1996, Russel a provisionné une charge pour la restauration des sites à l'égard de White Pass de 16,7 millions de dollars, dont 1,4 million de dollars ont été utilisés au 30 septembre 1997 et 15,3 millions de dollars demeurent une provision dans le bilan pro forma de Tri-White au 30 septembre 1997. Se reporter à la rubrique « États financiers pro forma de Tri-White ». À l'heure actuelle, la direction et Golder estiment que les dépenses futures qui devront être engagées pour corriger les questions environnementales passées totalisent environ 7,8 millions de dollars, d'après les résultats des enquêtes qui ont été menées à ce jour, majorés d'une partie de la rémunération de gestion de Russel dont il est question à la rubrique « La réorganisation et le placement de droits — Réorganisation », ce qui laisse une provision considérable pour les frais juridiques associés à ces mesures correctives et les éventualités qui pourraient survenir durant les enquêtes et les mesures correctives en cours. Ce montant doit être dépensé dans les années qui viennent, le gros des dépenses devant être engagé en 1998 et 1999 et déduit de la provision. Tous ces montants ne sont que des estimations et sont susceptibles d'être modifiés considérablement en fonction de nouvelles informations techniques, des travaux en cours effectués par Golder et de modifications apportées aux lois et aux exigences. White Pass travaille en collaboration avec les autorités canadiennes et américaines compétentes pour mettre au point et instaurer des programmes de mesures correctives.

Dans le cadre de la réorganisation, White Pass a assumé la responsabilité d'enlever le pipeline, de prendre toutes les mesures correctives nécessaires et de dédommager Russel à l'égard du pipeline à partir de Skagway jusqu'à l'endroit où se séparent le pipeline et le droit de passage ferroviaire à l'extérieur de Whitehorse, et a droit à tout le produit tiré de la disposition du pipeline. Cet enlèvement du pipeline et les travaux de correction au Canada sont en cours conformément à une ordonnance de l'Office national de l'énergie, et White Pass est en voie d'obtenir les approbations nécessaires aux États-Unis. White Pass sera responsable de toutes les questions environnementales (passées ou futures) concernant ses propriétés à White Pass après la réorganisation (et indemniserà Russel à cet égard).

Dans le cadre de la réorganisation, White Pass transférera à Russel le parc de réservoirs supérieur de Skagway qui sera loué à White Pass par Russel; en plus d'autres usages fonctionnels, White Pass aura l'autorisation de faciliter les travaux de correction ou le nettoyage d'autres emplacements. Se reporter à la rubrique « La réorganisation et le placement de droits ». Russel sera responsable du nettoyage du parc de réservoirs supérieur de Skagway, sauf du nettoyage de certains débris que White Pass a provisoirement stockés sur cette propriété.

Sommaire

Toutes les questions environnementales précitées sont un legs du passé. La direction actuelle s'emploie à les régler et, avec l'aide de Golder, elle surveille les affaires environnementales de manière générale. Les activités courantes de White Pass ne présentent pas de problèmes particuliers sur le plan environnemental. La direction a mis sur pied un programme de conformité et de gestion des risques environnementaux, et elle est décidée à le maintenir, et à exercer ses activités de façon à réduire les effets sur l'environnement au minimum. Les politiques et pratiques d'exploitation pour ce faire sont déjà en vigueur et White Pass a instauré un programme pour responsabiliser son personnel en ce qui a trait à l'environnement.

LA RÉORGANISATION ET LE PLACEMENT DE DROITS

Réorganisation

Avant la date de clôture des registres à l'égard du placement de droits, Russel et Tri-White concluront une série d'opérations aux termes desquelles Tri-White fera l'acquisition de la totalité de la participation de Russel dans les activités de Tri-White. Voici les principales étapes de la réorganisation :

- Russel vendra la totalité des actions de Tri-Line et de BCYR à Tri-White en échange d'Actions ordinaires de Tri-White.
- Le parc de stockage supérieur de Skagway sera transféré de White Pass à Russel et fera l'objet d'une cession-bail à White Pass. White Pass aura un droit de préemption en vue de son rachat.

- Russel recevra tous les montants payés par les assureurs après le 30 septembre 1997 relativement à la destruction de l'ancienne cale de halage par une avalanche sous l'eau en 1994 et les demandes d'indemnité à l'égard des assureurs tous risques, des concepteurs, des ingénieurs, des entrepreneurs ou autres relativement à cette destruction, notamment les demandes d'indemnité dans l'action intentée par PARN contre les assureurs et réclamant les coûts de la reconstruction de la cale et les dommages-intérêts punitifs résultant de la mauvaise foi des assureurs. La perte totale associée à la reconstruction de la cale et aux demandes d'indemnité, autres que les frais juridiques et la demande d'indemnité du fait de la mauvaise foi, est actuellement de 39,4 millions de dollars. Les assureurs ont déjà versé 11,1 millions de dollars de ce montant.
- Russel vendra à Tri-White la totalité des actions de la société de portefeuille canadienne qui sera indirectement propriétaire de la totalité des actions de PARN et de STC, en échange d'Actions ordinaires de Tri-White.
- Russel souscrira des actions ordinaires de Tri-White au comptant, après quoi l'ancien BYR vendra ses éléments d'actif liés au chemin de fer au nouveau BYR en échange d'actions ordinaires du nouveau BYR, et vendra par la suite toutes les actions du nouveau BYR à Tri-White contre des espèces.

Certains montants de sociétés liées seront réglés et la dette bancaire sera capitalisée de telle sorte qu'il n'y ait plus de montants intersociétés entre Russel, d'une part, et Tri-Line ou White Pass, d'autre part. White Pass assumera certaines obligations en ce qui concerne le pipeline de produits pétroliers, tel qu'il est précisé dans la rubrique « Questions environnementales — White Pass — Mesures correctives ». Tri-White est en négociation pour un financement bancaire comprenant une marge de crédit d'exploitation de 10 millions de dollars et une marge de crédit à terme de 5 millions de dollars. La direction s'attend à ce que ce financement soit en place avant la date de clôture des registres. Avant la conclusion de ce financement, Russel accordera à Tri-White un prêt d'un même montant aux conditions raisonnables du marché.

White Pass demeurera assujettie à certaines responsabilités à l'égard desquelles Russel fournira une indemnité non garantie à Tri-White. Ces responsabilités visent principalement certains procès en cours ou éventuels et certaines questions environnementales qui ne sont pas inclus dans la provision de 15,3 millions de dollars visant la remise en état des lieux dont il est question sous la rubrique « Questions environnementales — White Pass — Mesures correctives ». La direction de Russel estime le montant total de la responsabilité éventuelle indemnisée par Russel à tout au plus 12 millions de dollars. Tri-White indemnisera Russel relativement à certaines questions environnementales et à d'autres obligations qui incombent à Tri-White.

Après la réalisation de la réorganisation, Russel continuera de fournir certains services annuels de gestion à Tri-White, en contrepartie desquels cette dernière versera des frais de gestion annuels de 400 000 \$ à Russel pendant quatre ans et fournira également à Russel certains services du président de White Pass pendant la même période de quatre ans. Une partie de ces frais de gestion est versée pour les conseils donnés au sujet des mesures correctives relatives aux questions environnementales ayant trait à White Pass et est comprise dans les frais de remise en état décrits sous la rubrique « Questions environnementales — White Pass — Mesures correctives ». De plus, Tri-Line louera de Russel, aux taux du marché, les locaux de Tri-Line situés à Hamilton et à Montréal.

Tous les consentements importants pour mettre en œuvre la réorganisation devraient être obtenus avant la date d'expiration.

Survivance du placement de droits

Aux termes du placement de droits, chaque porteur actuel d'actions ordinaires de Russel recevra, en guise de dividende, un droit pour chaque action ordinaire de Russel qu'il détient à la date de clôture des registres. Chaque droit confère au porteur le droit d'acquiescer une Action ordinaire de Tri-White. Se reporter à la rubrique « Modalités du placement ». Après la réalisation du placement de droits, les porteurs d'actions ordinaires de Russel continueront à détenir leurs actions ordinaires de Russel et les éléments d'actif de Russel incluront le produit net en espèces obtenu par Russel lors de l'exercice des droits. Le nombre d'Actions ordinaires de Tri-White sera égal au nombre d'actions ordinaires de Russel émises et en circulation. Par conséquent, si tous les droits sont exercés, Russel ne détiendra plus d'Actions ordinaires de Tri-White.

Contexte du placement de droits

Depuis mai 1991, Russel restructure son entreprise afin de se concentrer sur ses activités dans le secteur des métaux et de fermer ou de restructurer des parties importantes de ses autres activités ou de s'en dessaisir. Les éléments d'actif composant les activités de Tri-White font partie de ceux que la direction a sélectionnés pour la vente dans le cadre de sa restructuration. Le conseil de Russel a décidé de vendre ces éléments d'actif par voie du placement de droits afin de donner d'abord aux actionnaires actuels de Russel l'occasion de participer au potentiel des activités de Tri-White.

Examen du placement de droits par les conseils d'administration de Russel et de Tri-White

Le 12 août 1997, le conseil de Russel a donné son approbation de principe à la réorganisation et au placement de droits. Il a retenu les services de Corporation Gordon Capital afin d'obtenir des conseils d'ordre financier en ce qui concerne les opérations, et a reçu des conseils des conseillers juridiques de Russel.

La réorganisation et le placement de droits ont été officiellement soumis à l'approbation du conseil de Russel le 23 octobre 1997. D'après son examen de l'opération et les conseils de la direction et des conseillers financiers et juridiques de Russel, le conseil de Russel a conclu que la réorganisation et le placement de droits sont dans l'intérêt de Russel et équitables pour ses actionnaires et ses créanciers. Pour arriver à cette décision, le conseil de Russel a examiné un certain nombre de facteurs et en conclut que la réorganisation et le placement de droits auront certains avantages pour Russel, tant sur le plan financier que sur le plan de l'exploitation. Elles permettront notamment à Russel d'aliéner deux de ses entreprises secondaires contre leur juste valeur et, à la direction, de se consacrer davantage à l'exploitation de l'entreprise de Russel du secteur des métaux. De plus, le conseil de Russel a tenu compte du fait que le placement de droits permettrait aux porteurs d'actions ordinaires de Russel (sauf les personnes des États-Unis qui ne sont pas des investisseurs institutionnels agréés) d'acquérir des Actions ordinaires de Tri-White, au moins au prorata de leur participation actuelle dans Russel, sous réserve de l'émission d'actions ordinaires de Tri-White conformément à l'option d'attribution en excédent.

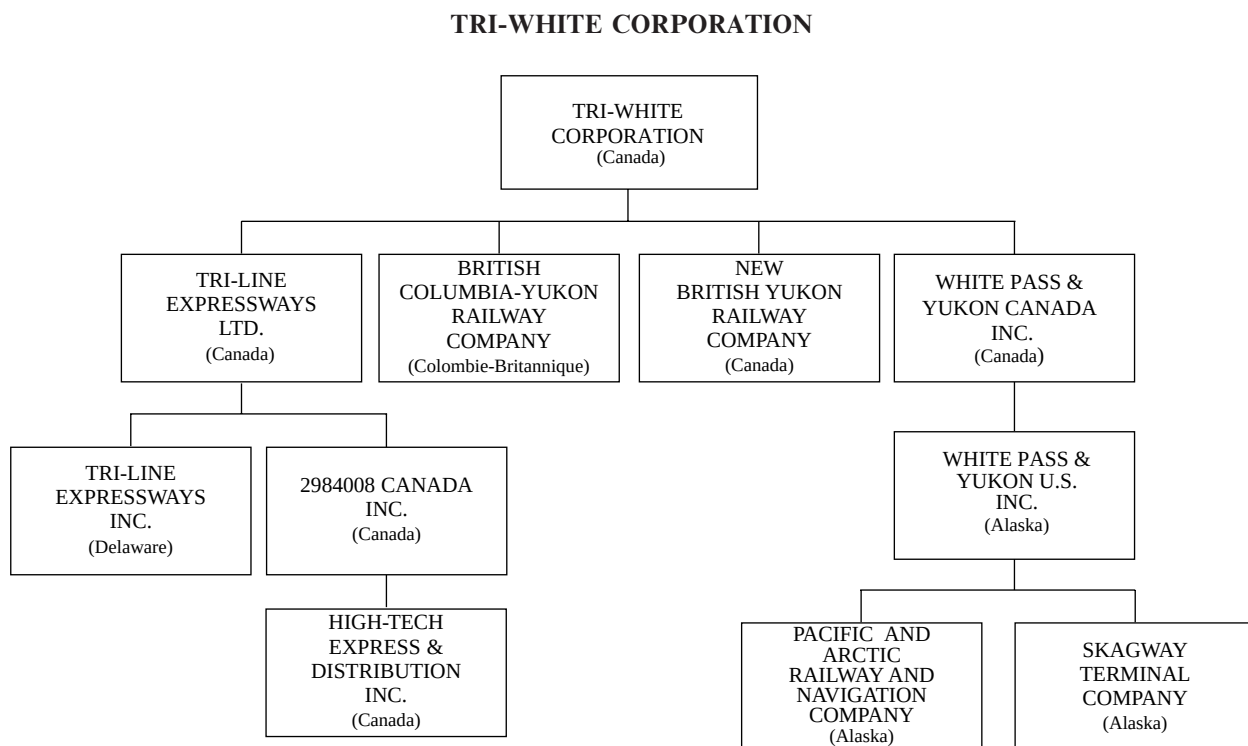
Six administrateurs, tous des administrateurs de Russel, siègent au conseil de Tri-White. Le conseil de Tri-White a examiné les conditions de la réorganisation à l'occasion d'une réunion tenue le 23 octobre 1997. Il a reçu des conseils de Blake, Cassels and Graydon dans le cadre de la réorganisation et du placement de droits. D'après son examen de ces opérations et des conseils de la direction de Tri-White et de ses conseillers juridiques, le conseil de Tri-White a conclu que la réorganisation est dans l'intérêt de Tri-White. Pour arriver à cette conclusion, il a tenu compte des entreprises que Tri-White est en voie d'acquérir, des dettes qu'elle prend en charge, de l'indemnité que lui verse Russel et de l'indemnité qu'elle lui verse.

Restrictions américaines en matière de valeurs mobilières

Ni les droits ni les Actions ordinaires de Tri-White ni les actions ordinaires de Tri-White qui pourraient être émises aux termes de l'option d'attribution en excédent n'ont été inscrits en vertu de la Loi de 1933 ou des lois sur les valeurs mobilières d'un État. Sauf comme il est énoncé ci-après, le présent placement de droits, d'Actions ordinaires de Tri-White et des actions ordinaires de Tri-White qui pourraient être émises aux termes de l'option d'attribution en excédent n'est pas fait aux États-Unis d'Amérique ni dans un de leurs territoires ou possessions, et ne constitue pas un placement de droits, d'actions ordinaires de Tri-White ou d'actions ordinaires de Tri-White qui pourraient être émises aux termes de l'option d'attribution en excédent à des fins de vente aux États-Unis d'Amérique ou dans un de leurs territoires ou possessions, une offre faite à une personne des États-Unis ou en son nom ou à son avantage ou une sollicitation auprès d'une personne des États-Unis ou aux États-Unis d'Amérique ou dans un de leurs territoires ou possessions de toute offre visant à acheter des titres de Russel ou de Tri-White, et ne doit en aucun cas être interprétée comme telle. Par conséquent, aucun droit ne sera émis à une personne ou à son mandataire qui semble être, ou dont Russel ou Tri-White a des raisons de croire qu'elle est une personne des États-Unis, sauf à certains investisseurs institutionnels agréés, et aucune offre visant des Actions ordinaires de Tri-White ou des actions ordinaires de Tri-White qui pourraient être émises aux termes de l'option d'attribution en excédent ne sera acceptée d'une telle personne et aucune Action ordinaire de Tri-White ou action ordinaire de Tri-White qui pourrait être émise aux termes de l'option d'attribution en excédent ne lui sera vendue. Pour une description du traitement des droits dont une personne des États-Unis peut se prévaloir, se reporter à la rubrique « Modalités du placement — Actionnaires inscrits étrangers ».

Structure de la société

L'organigramme qui suit fait état des unités fonctionnelles de Tri-White ainsi que des relations intersociétés de Tri-White et de ses filiales après la réorganisation. Tri-White sera propriétaire, directement ou indirectement, de la totalité des titres comportant droit de vote des filiales indiquées ci-dessous (autres que les actions statutaires de certains administrateurs imposées par certaines lois). Le territoire de constitution est indiqué entre parenthèses après la dénomination sociale.



ÉTATS FINANCIERS PRO FORMA DE TRI-WHITE

Les états financiers ci-joints présentent l'information financière de Tri-White au 30 septembre 1997 et pour la période de neuf mois terminée à cette date, compte tenu et non tenu de certains redressements pro forma apportés dans le cadre de la réorganisation. Le bilan a été redressé comme si la réorganisation avait eu lieu le 30 septembre 1997, et l'état des résultats a été redressé comme si elle avait eu lieu le 1^{er} janvier 1997. Il y a également lieu de se reporter aux états financiers cumulés de Tri-White qui sont inclus dans ce prospectus.

Rapport sur la compilation

Aux administrateurs de Russel Metals Inc. et de Tri-White Corporation (« Tri-White »)

Nous avons procédé à un examen portant uniquement sur la compilation du bilan pro forma de Tri-White au 30 septembre 1997 et de l'état pro forma des résultats de la période de neuf mois terminée à cette date, lesquels, à notre connaissance, ont été préparés pour inclusion dans le prospectus relatif à l'émission en faveur des actionnaires de Russel de droits permettant au détenteur d'acquérir des Actions ordinaires de Tri-White. À notre avis, le bilan pro forma et l'état pro forma des résultats d'exploitation de Tri-White ont été compilés correctement pour refléter l'opération proposée et les hypothèses décrites dans les notes complémentaires.

(signé) Deloitte & Touche
Comptables agréés

Toronto (Ontario)

Le 22 octobre 1997 (sauf pour la note 12 qui est datée du 21 novembre 1997)

TRI-WHITE CORPORATION

BILAN PRO FORMA (non vérifié) Au 30 septembre 1997

(en milliers de dollars)	<u>Données cumulées</u>	<u>Redressements pro forma</u>	<u>Données pro forma</u>
ACTIF			
Actif à court terme			
Débiteurs	20 798 \$	—	20 798 \$
Stocks	416	—	416
Charges payées d'avance et autres actifs	<u>2 067</u>	<u>—</u>	<u>2 067</u>
	23 281	—	23 281
Immobilisations	71 835	190 (1)	72 025
Impôts reportés	<u>1 904</u>	<u>—</u>	<u>1 904</u>
	<u>97 020 \$</u>	<u>190 \$</u>	<u>97 210 \$</u>
PASSIF ET CAPITAUX PROPRES			
Passif à court terme			
Dette bancaire	5 553 \$	(5 553)\$ (2)	— \$
Créditeurs et charges à payer	14 383	—	14 383
Tranche de la provision au titre de la restauration des sites échéant à moins d'un an	4 263	—	4 263
Impôts sur le revenu à payer	<u>1 886</u>	<u>—</u>	<u>1 886</u>
	26 085	(5 553)	20 532
Provision au titre de la restauration des sites	11 000	—	11 000
Sommes dues à des apparentés	<u>16 913</u>	<u>(16 913) (3)</u>	<u>—</u>
	53 998	(22 466)	31 532
Capitaux propres	<u>43 022</u>	<u>22 656 (4)</u>	<u>65 678</u>
	<u>97 020 \$</u>	<u>190 \$</u>	<u>97 210 \$</u>

TRI-WHITE CORPORATION

ÉTAT PRO FORMA DES RÉSULTATS

(non vérifié)

de la période de neuf mois terminée le 30 septembre 1997

(en milliers de dollars, sauf les montants par action)	Données cumulées	Redressements pro forma	Données pro forma
Produits	115 750 \$	— \$	115 750 \$
Coût des ventes et frais d'exploitation	99 158	—	99 158
	16 592	—	16 592
Intérêts débiteurs	4 248	(4 248) (5)	—
Bénéfice avant impôts sur le revenu	12 344	4 248	16 592
Provision pour impôts sur le revenu	4 934	1 699 (6)	6 633
Bénéfice net de la période	7 410 \$	2 549 \$	9 959 \$
Bénéfice net par action (7) (8)	0,15 \$	0,05 \$	0,20 \$

NOTES COMPLÉMENTAIRES DES ÉTATS FINANCIERS PRO FORMA

Les états financiers pro forma ci-joints de Tri-White ont été établis en fonction des états financiers cumulés, redressés pour tenir compte de la réorganisation décrite dans le présent prospectus. Le bilan a été redressé comme si la réorganisation avait eu lieu le 30 septembre 1997, et l'état des résultats a été redressé comme si elle avait eu lieu le 1^{er} janvier 1997.

Les états financiers pro forma doivent être lus en parallèle avec les états financiers cumulés de Tri-White et les notes complémentaires. L'état pro forma des résultats pourrait ne pas être représentatif des résultats d'exploitation réels de Tri-White si la réorganisation avait effectivement eu lieu le 1^{er} janvier 1997.

Les états financiers pro forma ont été préparés selon les principes comptables généralement reconnus et tiennent compte des conventions comptables décrites à la note 2 des états financiers cumulés de Tri-White inclus dans le présent prospectus.

Les produits tirés de l'accostage des trains et des paquebots de croisière ne sont générés que durant la période comprise entre les mois de mai et de septembre. Les budgets annuels prévoient des pertes au premier et au quatrième trimestres, puisque la majorité des produits découlant du transport ferroviaire cessent d'être générés durant ces périodes. Toutefois, certains frais sont encore engagés (plus particulièrement en ce qui a trait à l'entretien du droit de passage, dont la plus grande partie des travaux sont effectués durant la période hors-saison). Toute projection faite à partir des résultats des neuf mois pourrait être trompeuse.

Les présents états financiers pro forma tiennent compte des opérations importantes suivantes :

1. Redressement visant à refléter le montant net des immobilisations qui seront vendues par Russel à Tri-White en excédent de celles vendues par Tri-White à Russel dans le cadre de la réorganisation. La réorganisation prévoit les opérations suivantes visant les immobilisations :
 - (i) L'ancien BYR vendra ses éléments d'actif ferroviaire au nouveau BYR.
 - (ii) Tri-Line vendra à Russel un terminal qu'elle libérera au début de 1998.
 - (iii) Russel vendra à Tri-Line un terminal appartenant à une filiale de Russel mais utilisé actuellement pour les activités de Tri-Line.

Ces opérations ont été comptabilisées à leur juste valeur marchande estimative.

2. Dans le cadre de la réorganisation, Russel souscrira des Actions ordinaires de Tri-White pour une contrepartie en espèces correspondant à la dette bancaire nette et aux sommes dues aux apparentés (voir la note 3). Tri-White utilisera ces espèces pour rembourser la totalité de la dette bancaire.
3. Dans le cadre de la réorganisation, les sommes dues à Russel ou à ses filiales seront entièrement remboursées, entraînant de ce fait une hausse de la dette bancaire avant l'achat des Actions ordinaires de Tri-White décrit à la note 2.

4. Russel souscrira les Actions ordinaires de Tri-White pour une contrepartie en espèces de 22,7 millions de dollars. Tri-White utilisera cette somme pour rembourser la dette bancaire découlant des opérations décrites aux notes 2 et 3.
5. Redressement visant à tenir compte de l'incidence nette sur les intérêts débiteurs, comme si Tri-White avait remboursé le 1^{er} janvier 1997 la totalité de la dette portant intérêt, y compris la dette bancaire.
6. Redressement visant à refléter l'impôt sur le revenu de 40 % sur les intérêts débiteurs mentionnés à la note 5.
7. En supposant l'émission de 51 007 864 Actions ordinaires de Tri-White en fonction du nombre d'actions ordinaires de Russel en circulation au 30 septembre 1997.
8. En supposant l'émission de 7 651 180 actions ordinaires de Tri-White conformément à l'option d'attribution en excédent (comme elle est définie dans le présent prospectus), le bénéfice pro forma par action pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 1997 serait de 0,17 \$.

ANALYSE PAR LA DIRECTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE ET DES RÉSULTATS D'EXPLOITATION DE TRI-WHITE

L'analyse par la direction de la situation financière et des résultats d'exploitation de Tri-White qui suit doit être lue de concert avec les états financiers cumulés présentés dans le présent prospectus. La préparation de cette analyse s'appuie sur l'hypothèse selon laquelle Tri-White a démarré ses activités le 1^{er} janvier 1994, qu'elles se sont poursuivies pendant toute la période comme si Tri-White était une filiale de Russel au 1^{er} janvier 1994 et que la restructuration avait été achevée le 30 septembre 1997.

Selon la direction, ces informations intermédiaires tiennent compte de tous les ajustements nécessaires, soit uniquement des ajustements récurrents normaux, permettant une présentation juste des résultats de ces périodes. Les résultats d'exploitation des périodes visées ne sont pas nécessairement représentatifs des résultats de l'ensemble de l'exercice. Les états financiers contenus dans le présent prospectus et ayant trait aux opinions et aux attentes de Tri-White à l'égard de certains événements futurs ne sont pas dressés en fonction de faits historiques mais plutôt en fonction de faits à venir. Tri-White tient à informer les lecteurs que d'importants facteurs, risques et incertitudes, entre autres des facteurs économiques, concurrentiels et gouvernementaux, ont une incidence sur les activités, les marchés, les produits, les services et les prix de Tri-White, ce qui pourrait causer un écart considérable entre les résultats, le rendement ou les réalisations réels de Tri-White et ceux prévus ou anticipés par Tri-White dans ces états financiers dressés en fonction de faits à venir.

Résultats d'exploitation

Les résultats d'exploitation continus de Tri-White ont été répartis entre les activités de Tri-Line (camionnage) et de White Pass (chemins de fer et docks).

(en milliers)	Exercices terminés les 31 décembre			1995	1996	Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre		1997
	1994	1995	1996	Variation en % en 1994	Variation en % en 1995	1996	1997	Variation en % en 1996
Produits								
Tri-Line	101 931 \$	109 220 \$	116 832 \$	7,2 %	7,0 %	87 423 \$	88 934 \$	1,7 %
White Pass	14 824	18 681	20 616	26,0 %	10,4 %	20 449	26 816	31,1 %
	<u>116 755 \$</u>	<u>127 901 \$</u>	<u>137 448 \$</u>	9,5 %	7,5 %	<u>107 872 \$</u>	<u>115 750 \$</u>	7,3 %
Bénéfice d'exploitation (1)								
Tri-Line	5 329 \$	4 871 \$	3 819 \$	(8,6 %)	(21,6 %)	3 229 \$	5 150 \$	59,5 %
White Pass	4 569	6 384	5 705	39,7 %	(10,6 %)	7 701	11 442	48,6 %
	<u>9 898 \$</u>	<u>11 255 \$</u>	<u>9 524 \$</u>	13,7 %	(15,4 %)	<u>10 930 \$</u>	<u>16 592 \$</u>	51,8 %

(1) Compte non tenu de la charge pour la restauration des sites.

Comparaison des périodes de neuf mois terminées les 30 septembre 1997 et 1996

Tri-Line — Les produits de la période de neuf mois terminée le 30 septembre 1997 se sont établis à 88,9 millions de dollars comparativement à 87,4 millions pour la même période en 1996. Cette faible augmentation découle principalement de la hausse approximative de 3 % des produits au mille en 1997. Les produits au mille pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 1997 se sont chiffrés à 1,45 \$ contre 1,41 \$ durant la même période en 1996. La hausse des produits résultant des produits accrus au mille a été partiellement contrebalancée par des tempêtes hivernales exceptionnellement fortes qui ont contribué à réduire le nombre de milles parcourus.

Le bénéfice d'exploitation de la période de neuf mois terminée le 30 septembre 1997 a atteint 5,2 millions de dollars, soit une hausse de 2,0 millions par rapport au bénéfice d'exploitation de 3,2 millions affiché durant la même période en 1996. Cette augmentation est liée à la reprise des produits au mille déjà mentionnée, de même qu'à l'amélioration généralisée du ratio d'exploitation. Le ratio d'exploitation s'est établi à 94,2 % pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 1997, comparativement à 96,3 % durant la même période en 1996. Cette amélioration du ratio d'exploitation résulte de l'utilisation accrue du matériel et de l'ajout de puissance à la flotte. La majorité des remorques de Tri-Line sont louées, ce qui se répercute défavorablement sur le ratio d'exploitation. Si Tri-Line avait acheté ces remorques, le bénéfice d'exploitation aurait augmenté d'environ 0,7 million de dollars pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 1997 comparativement à 0,4 million pour la période

correspondante de 1996, et le ratio d'exploitation aurait été de 93,4 % pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 1997 et de 95,8 % pour la période correspondante de 1996.

White Pass — Les produits ont été répartis entre les activités ferroviaires et les activités aux docks. Les activités ferroviaires comprennent la vente de billets aux passagers et de matériel promotionnel dans les boutiques de cadeaux de même que les ventes des concessions.

(en milliers de dollars)	Exercices terminés les 31 décembre			1995	1996	Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre		1997
	1994	1995	1996	Variation en % 1994	Variation en % 1995	1996	1997	Variation en % 1996
Produits								
Activités ferroviaires	11 706 \$	15 412 \$	16 820 \$	31,7 %	9,1 %	16 783 \$	21 813 \$	30,0 %
Activités aux docks	3 118	3 269	3 796	4,8 %	16,1 %	3 666	5 003	36,5 %
	<u>14 824 \$</u>	<u>18 681 \$</u>	<u>20 616 \$</u>	26,0 %	10,4 %	<u>20 449 \$</u>	<u>26 816 \$</u>	31,1 %

La saison touristique 1997 a été la plus favorable depuis la réouverture des chemins de fer en 1988 en tant qu'exploitation touristique. Les produits tirés des activités ferroviaires pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 1997 ont augmenté de 30,0 % par rapport à la même période en 1996. Le nombre de passagers à bord des trains a augmenté de 21,7 % pour atteindre plus de 213 000 durant la saison 1997. L'augmentation du nombre de passagers peut être attribuée à la hausse des activités des paquebots de croisière, au taux d'attraction accru pour les clients des paquebots de croisière (le pourcentage des passagers ayant fait une excursion *White Pass*) ainsi qu'aux horaires et à la fréquence améliorés des voyages en train. Le taux d'attraction pour les passagers en 1997 s'est établi à environ 39 % contre environ 38 % en 1996.

Les produits tirés des activités aux docks ont augmenté de 36,5 % durant la période de neuf mois terminée le 30 septembre 1997 par rapport à la même période en 1996. Le nombre de paquebots de croisière accostant à Skagway durant la saison 1997 s'est chiffré à environ 288, comparativement à environ 247 en 1996.

Le bénéfice d'exploitation de la période de neuf mois terminée le 30 septembre 1997 s'est établi à 11,4 millions de dollars comparativement à 7,7 millions durant la même période en 1996. Cette augmentation de 48,6 % est attribuable à la hausse des produits déjà mentionnée. La hausse des produits a contribué à l'augmentation du bénéfice d'exploitation, au moment où *White Pass* augmentait ses investissements dans l'entretien du droit de passage et affichait des coûts d'exploitation accrus en raison du plus grand nombre d'excursions. Les produits tirés de l'accostage des trains et des paquebots de croisière sont obtenus durant les mois de mai à septembre. Les budgets annuels prévoient des pertes au premier et au quatrième trimestres étant donné que les produits cessent généralement d'entrer durant ces périodes mais que diverses charges persistent (principalement à l'égard de l'entretien du droit de passage effectué, surtout durant la période hors-saison). Toute extrapolation effectuée à partir des résultats sur neuf mois serait trompeuse.

Résultats cumulés — Pour les raisons mentionnées ci-dessus, les produits d'exploitation cumulés la période de neuf mois terminée le 30 septembre 1997 se sont établis à 115,8 millions de dollars comparativement à 107,9 millions en 1996, soit une hausse de 7,3 %.

Tri-White a affiché un bénéfice d'exploitation cumulé de 16,6 millions de dollars pour la période de neuf mois terminée le 30 septembre 1997 contre 10,9 millions durant la même période en 1996, soit une hausse de 51,8 %. Cette amélioration traduit les résultats plus intéressants des activités ferroviaires et de camionnage. Se reporter au paragraphe sur le bénéfice d'exploitation de *White Pass* pour une analyse du caractère saisonnier des bénéfices.

Comparaison des exercices 1996 et 1995

Tri-Line — Les produits ont augmenté de 7,0 % en 1996 pour s'établir à 116,8 millions de dollars comparativement à 109,2 millions en 1995, en raison principalement de la hausse des volumes de fret disponible. Le nombre de milles parcourus en 1996 s'est établi à environ 82 millions contre environ 77 millions en 1995. Les produits au mille durant cette période ont été relativement constants.

Le bénéfice d'exploitation de 1996 a été de 3,8 millions de dollars contre 4,9 millions en 1995. La diminution du bénéfice d'exploitation est imputable aux pressions exercées par la concurrence; or, l'augmentation des frais d'exploitation ne pouvait être transmise aux clients. Le ratio d'exploitation s'est établi à 96,7 % par rapport à 95,5 % en 1995. Tri-Line a élargi sa flotte de remorques en 1995, les acquisitions ayant été financées au moyen de contrats de location-exploitation. Si Tri-Line avait acheté ces remorques, le bénéfice d'exploitation aurait augmenté

d'environ 0,8 million de dollars en 1996 et d'environ 0,3 million en 1995, ce qui aurait représenté une amélioration d'environ 96,0 % du ratio d'exploitation en 1996 et d'environ 95,3 % en 1995.

White Pass — Les produits tirés des activités ferroviaires en 1996 se sont établis à 16,8 millions de dollars contre 15,4 millions en 1995. Le nombre de passagers à bord des trains en 1996 s'est chiffré à environ 175 000 par rapport à environ 148 000 en 1995. Le taux d'attraction pour les clients à bord des paquebots de croisière a augmenté d'environ 38 % en 1996 par rapport à environ 36 % en 1995. La hausse persistante du taux d'attraction pour les clients traduit les efforts de la direction de White Pass en vue d'établir d'excellentes relations avec le secteur des paquebots de croisière et de vendre les billets de transport ferroviaire aux passagers des paquebots de croisière avant l'arrivée à Skagway.

Les produits tirés des activités aux docks en 1996 ont augmenté de 16,1 % par rapport à 1995. Cette hausse est attribuable au nombre accru de paquebots de croisière accostant à Skagway Port. Durant la saison 1996, ce nombre s'est établi à environ 247, comparativement à environ 236 en 1995.

Le bénéfice d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 1996 s'est établi à 5,7 millions de dollars par rapport à 6,4 millions en 1995. En 1996, les charges d'exploitation ont augmenté en raison principalement des réparations majeures effectuées sur le droit de passage et sur les ponts le long des voies de White Pass au quatrième trimestre de 1996.

Résultats cumulés — Les produits d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 1996 se sont établis à 137,4 millions de dollars comparativement à 127,9 millions en 1995. Cette hausse de 7,5 % résulte de l'accroissement des produits dans les deux secteurs d'activité. Le bénéfice d'exploitation de l'exercice 1996 s'est chiffré à 9,5 millions de dollars contre 11,3 millions en 1995.

Comparaison des exercices 1995 et 1994

Tri-Line — Les produits se sont établis à 109,2 millions de dollars en 1995 comparativement à 101,9 millions en 1994, en raison principalement de la hausse des produits au mille en 1995 par rapport à 1994. Les produits au mille en 1995 ont été de 1,42 \$ contre 1,39 \$ en 1994.

Le bénéfice d'exploitation de 1995 a été de 4,9 millions de dollars contre 5,3 millions en 1994. La diminution du bénéfice d'exploitation est imputable aux pressions exercées par la concurrence, les charges accrues ne pouvant être transmises aux clients. De même, à partir de 1995, Tri-Line a commencé à louer du matériel, ce qui a contribué à la hausse des charges. Le ratio d'exploitation s'est établi à 95,5 % en 1995 contre 94,8 % en 1994.

White Pass — Les produits tirés des activités ferroviaires en 1995 se sont établis à 15,4 millions de dollars contre 11,7 millions en 1994. Le nombre de passagers à bord des trains en 1995 s'est chiffré à environ 148 000 par rapport à environ 140 000 en 1994, soit une hausse de 5,7 % d'une année à l'autre.

Les produits tirés des activités aux docks en 1995 se sont établis à 3,3 millions de dollars comparativement à 3,1 millions en 1994. Cette hausse est attribuable au nombre accru de paquebots de croisière accostant à Skagway Port. Durant la saison 1995, ce nombre s'est établi à environ 236 par rapport à environ 197 en 1994.

Le bénéfice d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 1995 a atteint 6,4 millions de dollars par rapport à 4,6 millions en 1994. Cette hausse de 39,7 % résulte principalement de la hausse des produits tirés des activités ferroviaires et aux docks déjà mentionnée.

Résultats cumulés — Les produits d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 1995 se sont établis à 127,9 millions de dollars comparativement à 116,8 millions en 1994. Cette hausse de 9,5 % résulte de l'accroissement des produits dans les deux secteurs d'activité déjà mentionné.

Le bénéfice d'exploitation de l'exercice 1995 s'est chiffré à 11,3 millions de dollars contre 9,9 millions en 1994.

Situation de trésorerie et sources de financement

Tri-White a généré un BAIIA de 19,5 millions de dollars durant la période de neuf mois terminée le 30 septembre 1997. Ces flux de trésorerie provenant de l'exploitation ont été utilisés en partie pour financer un projet de réparation des dommages causés à l'environnement de 1,4 million de dollars et des dépenses en immobilisations de 4,5 millions.

À la suite de la restructuration, Tri-White n'aura aucune dette bancaire. Russel négocie actuellement, à l'intention de Tri-White, une facilité de crédit d'exploitation distincte de 10 millions de dollars et une facilité à terme de 5 millions avec les banques à charte canadiennes qui sera garantie par les débiteurs de Tri-Line. Cette facilité de crédit assurera des liquidités permettant de financer les décalages dans le fonds de roulement en

raison du caractère saisonnier des activités. Avant la conclusion de ce financement, Russel accordera à Tri-White un prêt d'un même montant aux conditions raisonnables du marché.

Le ratio du fonds de roulement (soit l'actif à court terme par rapport au passif à court terme), compte non tenu de la dette bancaire qui sera remboursée dans le cadre de la réorganisation, était de 1,13 au 30 septembre 1997 comparativement à 1,08 au 31 décembre 1996 et à 1,04 au 31 décembre 1995. Le ratio du fonds de roulement, compte tenu de la dette bancaire, était de 0,89 au 30 septembre 1997 contre 0,53 au 31 décembre 1996 et 0,42 au 31 décembre 1995. L'amélioration du ratio du fonds de roulement provient de la réduction de la dette bancaire. Au 31 décembre 1995, la dette bancaire de Tri-White incluait les paiements liés à la construction du dock ferroviaire. Depuis cette date, la dette bancaire a été réduite grâce à l'encaisse provenant des activités d'exploitation et aux avances consenties par des apparentés.

La direction de Tri-White est d'avis que les besoins au titre de l'encaisse à court terme seront financés à même les activités courantes; toutefois, au début, les décalages dans le fonds de roulement en raison du caractère saisonnier de l'exploitation seront financés à même la dette bancaire ou le produit de l'option d'attribution en excédent, s'il y a lieu. La direction est d'avis que les activités courantes suffiront à financer les besoins au titre de l'encaisse à court terme.

Selon la direction, les dépenses en immobilisations à long terme de Tri-White seront financées par le niveau élevé d'encaisse provenant de l'exploitation et sa facilité de crédit d'exploitation. L'encaisse provenant de l'exploitation, la dette bancaire et le financement externe provenant des marchés financiers permettront de financer les acquisitions importantes, s'il y a lieu.

Perspectives

Les résultats soutenus obtenus en 1997 à l'égard de Tri-Line et de White Pass devraient se maintenir en 1998, compte tenu des activités aux docks déjà prévues à Skagway pour White Pass et de la vigueur économique persistante dans l'Ouest qui est favorable à Tri-Line.

EMPLOI DU PRODUIT

Le produit net que tirera Russel du placement de droits sera d'environ 68 003 567 \$ (déduction faite des frais du placement et dans l'hypothèse où les droits placés conformément au présent prospectus sont exercés et où un nombre de 51 713 964 actions ordinaires de Russel sont en circulation à la date de clôture des registres). Le produit net servira initialement à rembourser la dette à court terme qui a été contractée relativement au fonds de roulement. Russel examine régulièrement des occasions d'acquisition dans le cours normal de ses activités. Si des occasions d'acquisitions favorables se présentent, une partie ou la totalité du produit net tiré du placement de droits pourra être affectée à de telles acquisitions. En plus des emplois décrits ci-dessus, Russel entend restructurer sa dette à long terme. Si les preneurs fermes lèvent, en totalité ou en partie, l'option d'attribution en excédent, Tri-White affectera le produit net tiré de l'émission de ses actions ordinaires aux termes de l'option d'attribution en excédent (soit environ 10 503 105 \$), afin de financer les écarts temporaires dans les fonds de roulement et le caractère saisonnier de l'exploitation, plutôt que de financer ces écarts avec une dette bancaire.

DIRIGEANTS DE TRI-WHITE

Dirigeants de Tri-White

Le tableau ci-après indique les noms et municipalités de résidence de chacun des dirigeants de Tri-White ainsi que leur poste au sein de Tri-White et les fonctions principales qu'ils occupent :

TABLEAU DES DIRIGEANTS

<u>Nom et municipalité de résidence</u>	<u>Poste occupé au sein de Tri-White</u>	<u>Fonction principale</u>
<i>Administrateurs</i>		
MARTIN H. FREEDMAN, C.R. ¹⁾ Winnipeg (Manitoba)	Administrateur	Associé chez Aikins, MacAulay & Thorvaldson (cabinet d'avocats)
DAVID A. KING ¹⁾ Toronto (Ontario)	Administrateur	Président de David King Corporation (société de portefeuille dont les activités touchent la promotion immobilière et le capital de risque)
JERE L. KLIVANSKY ²⁾ University Park (Floride)	Administrateur	Administrateur de sociétés
K. RAI SAHI ²⁾ Toronto (Ontario)	Administrateur	Président du conseil et chef de la direction, Corporation Acktion (société de placement)
ARNI C. THORSTEINSON, C.F.A. ¹⁾ Winnipeg (Manitoba)	Administrateur	Président de Shelter Canadian Properties (société de promotion et de gestion immobilières)
BRUCE V. WALTER ²⁾ Toronto (Ontario)	Administrateur	Président et chef de la direction de Plaintree Systems Inc. (fabricant de matériel informatique)
<i>Membres de la direction</i>		
K. RAI SAHI Toronto (Ontario)	Président du conseil et chef de la direction	Président du conseil et chef de la direction, Corporation Acktion (société de placement)
THOMAS W. CUTHBERTSON Calgary (Alberta)	Chef des services financiers	Vice-président, Finances et administration, Tri-Line
THOMAS G. PAYNE Calgary (Alberta)	Vice-président	Président et chef de l'exploitation, Tri-Line
THOMAS H. KING Vancouver (Colombie-Britannique)	Vice-président	Président et chef de l'exploitation, White Pass

<u>Nom et municipalité de résidence</u>	<u>Poste occupé au sein de Tri-White</u>	<u>Fonction principale</u>
ANNE M. STEWART, C.R. Vancouver (Colombie-Britannique)	Secrétaire	Associée chez Blake, Cassels & Graydon (cabinet d'avocats)

- 1) Membre du comité de régie d'entreprise et de la rémunération.
- 2) Membre du comité de vérification

Au cours des cinq dernières années, tous les administrateurs et membres de la haute direction de Tri-White ont occupé la fonction principale indiquée en regard de leurs noms respectifs ou, dans le cas des membres de la direction de Tri-White, ont occupé d'autres postes au sein de la haute direction de Tri-White ou des membres de son groupe, sauf Jere L. Klivansky qui, avant son départ à la retraite en 1994, a occupé divers postes au sein de la haute direction d'Edgecomb Metals Inc., dont celui de vice-président directeur, Achats et relations avec les vendeurs, K. Rai Sahi qui, avant juillet 1997, était président et chef de la direction d'Acklands Limitée (société qui distribue des produits industriels et automobiles) Bruce V. Walter qui, d'avril 1993 à décembre 1996, a été vice-président du conseil de Viridian Inc. (auparavant Sherritt Inc.) et qui, avant avril 1993, était président de Sherritt Inc., Thomas W. Cuthbertson, qui, avant février 1993, était contrôleur de White and Sons Ltd. de Hamilton (Bermudes) et Thomas H. King, qui est également président de Thomas H. King & Associates Inc. depuis octobre 1994 et a pris sa retraite avant cette date et qui, avant janvier 1993, était président et chef de la direction du *Federal Industries Transport Group*.

RÉGIME D'OPTIONS D'ACHAT D'ACTIONS

Il est prévu que Tri-White disposera d'un régime d'options d'achat d'actions qui sera soumis aux fins d'approbation à la BT et à la BW (le « régime d'options d'achat d'actions »). Seuls les administrateurs, membres de la direction et autres employés de Tri-White admissibles en vertu des lois sur les valeurs mobilières applicables pourront participer à ce régime. Les options émises dans le cadre du régime d'options d'achat d'actions seront octroyées conformément aux instructions générales et lignes directrices applicables à la Bourse de Toronto. Le nombre d'actions ordinaires de Tri-White qui pourront être visées par des options en tout temps est limité à 5 870 000 au total. Le prix de levée d'une option émise dans le cadre du régime d'options d'achat d'actions sera fixé par le conseil de Tri-White et ne peut être inférieur à la valeur marchande des Actions ordinaires de Tri-White à ce moment-là. Les options émises dans le cadre du régime d'options d'achat d'actions peuvent être levées pendant une période déterminée par le conseil d'administration de Tri-White qui ne dépassera pas 10 ans et sont incessibles.

RÉGIE D'ENTREPRISE

Le conseil de Tri-White considère que les pratiques de régie d'entreprise énoncées dans les lignes directrices (les « lignes directrices ») dont il est fait état dans le rapport du comité sur la régie d'entreprise de la Bourse de Toronto au Canada (le « rapport de la Bourse de Toronto ») sont appropriées pour Tri-White. Le conseil de Tri-White mettra sur pied des pratiques en matière de régie d'entreprise qui lui permettront de fonctionner efficacement et indépendamment de la gestion.

Composition et indépendance du conseil de Tri-White

Les statuts constitutifs de Tri-White prévoient que le conseil de Tri-White doit se composer d'au moins 1 administrateur et d'au plus 16 administrateurs. À son avis, un conseil composé de ce nombre assurera le bon fonctionnement de l'entreprise. À l'heure actuelle, il y a six administrateurs en fonction. Ce nombre pourrait être modifié lors d'une assemblée annuelle ou extraordinaire des actionnaires.

Les administrateurs possèdent des compétences tant sur le plan de l'industrie que sur celui de l'exploitation et ont acquis une expérience dans divers domaines qui, de l'avis du conseil de Tri-White, saura profiter à Tri-White. Le conseil de Tri-White a l'intention de repérer des candidats éventuels supplémentaires pour l'élection au conseil de Tri-White de sorte que certains membres du conseil de Tri-White ne siègent pas également au conseil de Russel.

Mandat de la direction et du conseil de Tri-White

Le mandat du conseil de Tri-White d'administrer et de superviser la gestion des activités et des affaires de Tri-White est prescrit par le droit des sociétés. Il s'acquittera de cette responsabilité en déléguant à la direction la

gestion des affaires quotidiennes de Tri-White, en surveillant le rendement de Tri-White, en examinant et en approuvant ses directives stratégiques. Il revient à la direction de fournir régulièrement des rapports sur les activités et le rendement de Tri-White et de porter à son attention toute question importante que doit régler Tri-White. Le conseil de Tri-White fera en sorte que les fonctions et les responsabilités respectives du conseil et de la direction de Tri-White seront clairement comprises et approuvées par chacun des participants à la régie de Tri-White.

Comités du conseil de Tri-White

Le conseil de Tri-White entend déléguer certaines de ses fonctions aux comités du conseil de Tri-White, afin de faciliter l'examen détaillé, en petits groupes, de questions que devra régler Tri-White. Chaque comité fera toutefois ses recommandations à l'ensemble du conseil de Tri-White aux fins d'approbation. Chacun des comités sera habilité, dans le cadre de son mandat, à retenir les services de conseillers externes aux frais de Tri-White. Le conseil de Tri-White a établi un comité de vérification dont le mandat consiste, entre autres, à passer en revue les états financiers de Tri-White et à surveiller les mécanismes de contrôle interne de Tri-White. Il a également établi un comité de régie d'entreprise et de la rémunération dont le mandat consiste à surveiller et à évaluer le système de régie d'entreprise de Tri-White et à suggérer des améliorations dans les cas appropriés. Le comité de régie d'entreprise et de la rémunération aura aussi la responsabilité de recommander des candidats qui seront élus ou nommés au conseil de Tri-White.

Communication avec les parties intéressées

Dans le cadre des renseignements financiers sur Tri-White qui sont diffusés au public, le comité de vérification sera chargé, avant de les communiquer au public, de passer en revue tous les documents importants à divulgation publique, y compris le rapport annuel aux actionnaires, les rapports intermédiaires, les notices annuelles, les prospectus et les déclarations d'enregistrement. Tri-White fera en sorte que ses membres de la haute direction se mettent à la disposition des actionnaires afin de répondre à leurs questions. La direction signalera au conseil de Tri-White toute question importante ou commune soulevée par l'un ou l'autre des actionnaires de Tri-White.

RÉMUNÉRATION DES HAUTS DIRIGEANTS

Les renseignements suivants sont fournis aux termes des exigences de divulgation de la rémunération des hauts dirigeants prévues dans les règlements de la *Loi sur les valeurs mobilières* (Ontario).

Sommaire de la rémunération des hauts dirigeants désignés

Le tableau suivant indique la rémunération versée aux hauts dirigeants désignés pour les exercices terminés en 1996, 1995 et 1994.

<u>Nom et poste principal</u>	<u>Rémunération annuelle</u>		
	<u>Exercice</u>	<u>Salaire</u>	<u>Prime</u>
Thomas G. Payne	1996	153 000 \$	55 000 \$
Président et chef de l'exploitation, Tri-Line	1995	150 000	50 000
	1994	120 000	129 800
Thomas H. King	1996	627 200 \$	—
Président, White Pass	1995 1)	96 530	—

1) Le montant à l'égard de 1995 se rapporte à la période du 10 novembre au 31 décembre 1995. M. King n'a pas rendu de services à Tri-White en 1994.

Régime de retraite

M. Payne participe à un REER collectif. Tri-Line verse aux employés une cotisation égale à celle effectuée par ces derniers, jusqu'à concurrence de 5 % du salaire annuel du participant.

Contrats d'emploi et de consultation

M. Payne a conclu un contrat d'emploi avec Russel dans lequel son salaire et les primes auxquelles il a droit sont stipulés. En cas de cessation de son emploi sans motif valable ou de licenciement déguisé avant le 1^{er} juin 1999,

M. Payne aura droit au double de son salaire, y compris les primes, les commissions, le partage des bénéfices et les primes incitatives, et aux prestations continues prévues par tous les régimes d'avantages sociaux jusqu'à la première des dates suivantes : un an après la date de cessation de son emploi (ou congédiement déguisé) et la date à laquelle il acceptera une offre d'emploi d'une autre personne.

M. King fournit des services de gestion à White Pass par l'intermédiaire d'un contrat conclu entre Russel et sa société de consultation, Thomas H. King & Associés Inc. Ce contrat peut être résilié par l'une ou l'autre des parties après signification d'un avis de 30 jours et énonce les responsabilités de M King ainsi que les montants payables à Thomas H. King & Associés Inc. relativement aux services qu'il a fournis.

Rémunération des administrateurs

Certains des particuliers qui seront administrateurs de Tri-White au moment du placement de droits étaient également administrateurs de Russel lors de l'exercice financier terminé le 31 décembre 1996. Pour cette période, ils recevaient un acompte annuel de 15 000 \$, ainsi que des jetons de présence de 800 \$ par réunion du conseil de Russel ou de l'un de ses comités. Les présidents de chaque comité du conseil de Russel ont eu droit à une somme annuelle supplémentaire de 3 000 \$ pour avoir agi à ce titre. En 1996, les membres du conseil de Russel qui siègent également au conseil de Tri-White ont reçu un total de 9 000 options visant l'achat d'actions de catégorie A au prix de levée de 4,35 \$. Aux termes du régime d'options d'achat d'actions de Tri-White, les administrateurs qui ne sont pas membres de la direction de Tri-White peuvent également recevoir des options visant l'achat d'actions ordinaires de Tri-White.

CAPITAL-ACTIONS DE TRI-WHITE

Le capital-actions autorisé de Tri-White est constitué d'un nombre illimité d'actions ordinaires et d'un nombre illimité d'actions privilégiées, pouvant être émises en séries. À l'heure actuelle, Russel est l'unique actionnaire de Tri-White.

Chaque porteur d'actions ordinaires de Tri-White a le droit de recevoir un avis de convocation aux assemblées des actionnaires de Tri-White, d'y assister et d'y exprimer une voix pour chaque action ordinaire de Tri-White qu'il détient. Chaque porteur d'actions ordinaires de Tri-White a le droit de recevoir des dividendes, sous réserve de leur déclaration par le conseil de Tri-White, et de participer de façon égale à toute distribution de l'actif de Tri-White advenant sa liquidation ou dissolution, volontaire ou forcée.

Les actions privilégiées de Tri-White peuvent être émises à l'occasion en une ou plusieurs séries; le nombre, la désignation, les droits, les privilèges, les restrictions et les conditions y afférents sont déterminés par le conseil de Tri-White. Les actions privilégiées de Tri-White ont priorité sur les actions ordinaires de Tri-White en ce qui a trait au paiement des dividendes et aux distributions, advenant la liquidation de Tri-White ou la dissolution, volontaire ou forcée, de Tri-White. Sauf exigence contraire de la loi ou des dispositions d'une série, les porteurs des actions privilégiées de Tri-White en tant que catégorie ne sont pas habilités à recevoir un avis de convocation aux assemblées des actionnaires de Tri-White, ni d'y assister ou d'y voter.

POLITIQUE EN MATIÈRE DE DIVIDENDES

Tri-White n'a pas pour l'instant l'intention de verser des dividendes sur les actions ordinaires de Tri-White. Toute décision visant à le faire à l'avenir sera prise par le conseil de Tri-White et sera fonction de son bénéfice, de sa situation financière, de ses besoins en financement et d'autres facteurs pertinents.

STRUCTURE DU CAPITAL PRO FORMA DE TRI-WHITE

Le tableau suivant présente la structure du capital pro forma de Tri-White au 31 octobre 1997, redressée afin de refléter la réorganisation. Le tableau doit être lu en parallèle avec les états financiers cumulés et les notes complémentaires de Tri-White qui sont inclus dans le présent prospectus.

(en milliers de dollars)	Données réelles au 31 octobre 1997 (1)	Redressements pro forma	Données redressées au 31 octobre 1997
Dette bancaire	5 553 \$	(5 553) \$ (2)	— \$
Capitaux propres			
Capital-actions			
Actions ordinaires : nombre illimité d'actions autorisées et 51 007 864 actions émises et en circulation, solde redressé . . .	9 882 \$	55 796 \$	65 678 \$
Actions privilégiées : nombre illimité d'actions autorisées et aucune émise			
Surplus d'apport	11 143	(11 143)	—
Bénéfices non répartis	18 558	(18 558)	—
Écart de conversion cumulatif	3 439	(3 439)	—
Total des capitaux propres	43 022 \$	22 656 \$ (3)	65 678 \$

(1) Données identiques à celles des états financiers cumulés au 30 septembre 1997.

(2) Remboursement de la dette bancaire dans le cadre de la réorganisation.

(3) Ce montant a été versé en espèces.

PRINCIPAUX PORTEURS DE TITRES COMPORTANT DROIT DE VOTE

À la connaissance des administrateurs et des membres de la direction de Russel, personne n'est propriétaire véritable ni n'exerce un contrôle ou n'a la haute main sur des actions conférant plus de 10 % des voix rattachées aux actions de Russel sauf les entreprises de conseils en matière de placement suivantes qui, d'après les documents qui ont été déposés auprès de la *Securities and Exchange Commission* des États-Unis ou qui ont été confirmés par l'entreprise de consultation en matière de placement, sont propriétaires véritables ou exercent un contrôle ou ont la haute main sur les nombres respectifs d'actions de catégorie A indiqués :

Nom	Nombre d'actions	Pourcentage d'actions comportant droit de vote en circulation
Hamblin, Watsa, Conseillers en investissement Ltée	8 762 600	17,2
Corporation financière Mackenzie	5 737 000	11,2
Société financière Trimark	5 093 024	10,1

CONTRATS IMPORTANTS DE TRI-WHITE

Le seul contrat important que Tri-White a conclu au cours des deux dernières années autrement que dans le cours normal des affaires, ou qui est susceptible d'être conclu est la convention d'achat et de gestion. On peut consulter un exemplaire de cette convention au siège social et bureau principal de Russel durant les heures d'ouverture habituelles pendant le placement des Actions ordinaires de Tri-White dans le public et les 30 jours suivants.

FACTEURS DE RISQUE

Il est recommandé aux épargnants éventuels d'examiner attentivement les facteurs de risque suivants en plus des autres renseignements contenus dans les présentes au moment d'évaluer Tri-White et ses activités.

Incertitude quant à la stratégie de croissance de Tri-Line

Il se pourrait que Tri-Line ne puisse mettre en œuvre sa stratégie visant à acquérir d'autres sociétés de camionnage, stratégie qui dépend partiellement de la possibilité de trouver des candidats appropriés. En outre, pour l'acquisition de transporteurs attrayants, Tri-Line pourrait devoir rivaliser avec d'autres groupements du secteur du camionnage qui seraient de taille plus considérable ou mieux financés qu'elle.

Conditions du marché influant sur White Pass

Plusieurs facteurs indépendants de la volonté de White Pass pourraient avoir une incidence sur ses produits. Le fait que les paquebots de croisière ne puissent entrer à Skagway en raison du mauvais temps ou que le départ des bateaux soit retardé aura une incidence défavorable sur le volume de passagers. White Pass ne peut contrôler le prix de détail des billets de train vendus aux passagers à bord des paquebots de croisière. L'augmentation des prix pourrait avoir un effet sur le volume de passagers.

Succession de la direction de White Pass

Étant donné que l'exploitation de White Pass est établie dans une petite collectivité nordique, il a toujours été difficile de trouver du personnel de direction chevronné pour cette dernière. White Pass a réussi à s'adjoindre M. King en 1995 sur une base consultative. Le succès continu de l'exploitation de White Pass dépend en grande partie de la capacité de Tri-White de trouver un chef de l'exploitation permanent pour White Pass capable de continuer à bâtir une équipe de direction solide.

Conjoncture économique générale

Les produits de Tri-Line sont touchés par la conjoncture économique globale, y compris le volume de commerce entre les États-Unis et le Canada, d'une part, et le Mexique et le Canada, d'autre part. Les activités de White Pass pourraient être sensibles aux baisses économiques ayant une incidence sur le tourisme en général ainsi qu'aux changements d'habitudes des touristes et à la disponibilité des paquebots pour la croisière en Alaska.

Concurrence

Le secteur dans lequel Tri-Line exerce ses activités est hautement concurrentiel. Tri-Line rivalise avec bon nombre de sociétés de camionnage canadiennes et établies aux États-Unis, dont certaines pourraient disposer de ressources financières et de matériel plus considérables que les siens. Rien ne garantit à l'avenir que Tri-Line ne devra pas faire face à une concurrence plus vive.

Réglementation gouvernementale

Tant Tri-Line que White Pass exercent leurs activités dans des secteurs réglementés. Des changements dans la réglementation pourraient restreindre la capacité de Tri-White d'exercer ou d'accroître ses activités.

Biens immobiliers de White Pass

Bien que la direction estime que White Pass ait pris des mesures raisonnables pour s'assurer de détenir des titres de propriété ou des droits valables à l'égard des biens immobiliers qu'elle utilise dans le cadre de ses activités, rien ne garantit que certains de ses biens ou droits ne seront pas contestés.

Risque de change

White Pass oeuvre principalement aux États-Unis. Par conséquent, l'apport net qu'elle fournit à Tri-White sera exprimé en dollars américains et la fluctuation du taux de change du dollar américain par rapport au dollar canadien, et vice-versa, pourrait avoir une incidence défavorable sur cet apport.

Environnement

Tant Tri-Line que White Pass s'exposent à des responsabilités d'ordre environnemental relativement à leurs activités ou aux biens qu'elles détiennent. Se reporter à la rubrique « Questions environnementales ».

Indemnité

Russel a prévu une indemnité à l'égard de certaines questions, tel qu'il est décrit à la rubrique « La réorganisation et le placement de droits ». Aucune garantie n'est fournie à l'égard de cette indemnité et bien que

Russel dispose à l'heure actuelle de capitaux propres et d'un actif considérables, rien ne garantit qu'il en sera ainsi à la date à laquelle Tri-White pourrait exiger son indemnité.

Assurances

Les activités de Tri-White sont exposées aux risques normalement inhérents aux entreprises du secteur du camionnage ou du secteur ferroviaire. Tri-White a mis en oeuvre un programme en matière de sécurité et d'environnement conçu de manière qu'il soit conforme à la réglementation gouvernementale et que l'exploitation soit sécuritaire, fiable et efficace à toutes les phases. Tri-White a souscrit des assurances, dans la mesure raisonnablement possible, selon des montants qu'elle considère appropriés. Elle n'a souscrit aucune assurance pour les questions environnementales. Se reporter à la rubrique « Questions environnementales ». Tri-White pourrait engager sa responsabilité relativement à des risques contre lesquels elle ne peut s'assurer ou contre lesquels elle pourrait décider de ne pas s'assurer en raison des primes élevées ou pour d'autres motifs ou relativement à des sinistres qui excèdent la couverture maximale prévue par ses polices.

Marché et volatilité

Préalablement au présent placement, il n'y avait aucun marché public pour les actions ordinaires de Tri-White et rien ne garantit qu'un marché de négociation actif sera créé ou maintenu après le présent placement ni que les acquéreurs d'Actions ordinaires de Tri-White au moment où des droits seront exercés ou des actions ordinaires de Tri-White seront achetées aux termes de l'option d'attribution en excédent pourront vendre ces actions à un prix équivalant ou supérieur au prix d'exercice. Le prix d'exercice a été établi par voie de négociation entre Russel et les preneurs fermes en fonction de plusieurs facteurs, dont l'historique et les perspectives des activités de Tri-White et des secteurs dans lesquels elle œuvre et une évaluation de la direction, de l'exploitation et du bénéfice de Tri-White. Un certain nombre de facteurs, dont les résultats financiers de Tri-White et l'état des secteurs dans lesquels elle œuvre, l'économie générale et les marchés des capitaux, pourraient faire fluctuer le cours des actions ordinaires de Tri-White.

Actions ordinaires admissibles aux fins de vente future

La vente d'un nombre considérable d'actions ordinaires de Tri-White sur le marché public après la clôture du présent placement ou l'impression qu'une telle vente pourrait se réaliser pourrait avoir une incidence défavorable sur le cours en vigueur des actions ordinaires de Tri-White. Immédiatement après la clôture du présent placement, la totalité des Actions ordinaires de Tri-White acquises au moment de l'exercice des droits ou des actions ordinaires de Tri-White qui pourraient être émises aux termes de l'option d'attribution en excédent pourront être négociées librement sur le marché public, sous réserve des dispositions des lois sur les valeurs mobilières applicables ayant trait à la vente d'actions par un « bloc de contrôle ».

MODALITÉS DU PLACEMENT

Russel émet les droits par voie de dividende versé aux porteurs existants des actions ordinaires de Russel inscrits à 17 h 00 (heure de Toronto) le 28 novembre 1997 (la « date de clôture des registres ») (ces porteurs d'actions ordinaires de Russel étant appelés les « actionnaires inscrits »). Chaque droit est cessible et donne le droit au porteur d'acquérir une Action ordinaire de Tri-White au prix de 1,40 \$ par droit (le « prix d'exercice ») au plus tard à 16 h 30 (heure de Toronto) le 19 décembre 1997 (la « date d'expiration »). Le prix d'exercice a été établi par voie de négociation entre les preneurs fermes et Russel.

Russel a conclu une convention d'achat et de gestion avec les preneurs fermes aux termes de laquelle ces derniers seront tenus d'acquérir les Actions ordinaires de Tri-White qui n'auront pas été prises en livraison par suite de l'exercice des droits, à la condition que le nombre maximal d'Actions ordinaires de Tri-White qu'ils seront tenus d'acquérir représente 33 ⅓ % du nombre total d'Actions ordinaires de Tri-White. Se reporter à la rubrique « Mode de placement ». Russel continuera de détenir les Actions ordinaires de Tri-White qui n'auront pas été prises en livraison soit par l'exercice de droits, soit par les preneurs fermes.

Condition de la réalisation du placement

Le présent placement est subordonné à la condition que les porteurs d'actions ordinaires de Russel prennent des engagements d'acquérir au moins 40 % des Actions ordinaires de Tri-White en exerçant des droits le jour où le présent prospectus sera visé. Si des engagements visant l'acquisition d'au moins 40 % des actions ordinaires de

Tri-White par l'exercice de droits ont été pris tel qu'il est indiqué ci-dessus, les preneurs fermes et Russel pourront résoudre le présent placement par consentement mutuel. Si la condition décrite ci-dessus est remplie ou fait l'objet d'une renonciation par les preneurs fermes et Russel et que les preneurs fermes et Russel n'ont pas convenu de résoudre le présent placement tel qu'il est indiqué ci-dessus, les droits seront émis à la date de clôture des registres et Russel enverra le présent prospectus aux porteurs d'actions ordinaires de Russel (sauf des personnes des États-Unis qui ne sont pas des investisseurs institutionnels agréés). Si cette condition n'est pas remplie ni ne fait l'objet d'une renonciation ou si les preneurs fermes et Russel ont convenu de résoudre le présent placement tel qu'il est indiqué ci-dessus, Russel et Tri-White émettront un communiqué de presse pour aviser les porteurs d'actions ordinaires de Russel que le présent placement ne sera pas réalisé.

Certificats de droits

Russel enverra par la poste ou par messenger aux actionnaires inscrits (à l'exception des actionnaires inscrits des États-Unis) un certificat (un « certificat de droits ») attestant un droit pour chaque action ordinaire de Russel détenue par un actionnaire inscrit (déduction faite des droits vendus pour satisfaire aux obligations de Russel au titre de la retenue d'impôt décrite ci-après). Les droits ne seront pas transmis aux actionnaires inscrits dont l'adresse, telle qu'elle figure dans les registres de Russel, est aux États-Unis (ou dans un territoire ou une possession de ceux-ci), à l'exception de certains investisseurs institutionnels agréés. Se reporter à la rubrique « La réorganisation et le placement de droits — Restrictions américaines en matière de valeurs mobilières ».

Un registre des certificats de droits sera tenu par l'agent chargé des droits. Si un certificat de droits est perdu, volé ou détruit, un certificat de droits de remplacement sera délivré une fois que les exigences applicables prévues par la loi et les autres exigences raisonnables qui pourraient être imposées par Russel auront été remplies. Un certificat de droits ne fait pas de son porteur un actionnaire de Russel ou de Tri-White.

Actionnaires inscrits étrangers

Une lettre sera envoyée à chaque actionnaire inscrit étranger dès que possible après la date de clôture des registres. Si l'actionnaire est un actionnaire inscrit des États-Unis, la lettre avisera cette personne qu'elle ne recevra pas ses certificats de droits, mais que l'agent chargé des droits fera de son mieux pour vendre les droits représentés par ces certificats et versera à l'actionnaire inscrit des États-Unis le produit de cette vente (déduction faite des courtages et de la retenue d'impôt impayée), tel qu'il est décrit plus en détail ci-après. La lettre envoyée à chaque actionnaire inscrit étranger qui n'est pas un actionnaire inscrit des États-Unis l'aviserait que l'agent chargé des droits fera de son mieux pour vendre le nombre de droits nécessaire pour satisfaire à l'obligation de Russel de remettre la retenue d'impôt relative aux droits auxquels l'actionnaire inscrit étranger a droit, sauf si l'actionnaire inscrit étranger a transmis à l'agent chargé des droits le montant intégral de cette retenue d'impôt.

Actionnaires inscrits canadiens qui sont des propriétaires apparents à l'égard de porteurs bénéficiaires étrangers

Une lettre accompagnera également les certificats de droits envoyés à chaque actionnaire inscrit canadien, qui les avisera que s'ils ont reçu des droits pour le compte d'une personne dont l'adresse est à l'étranger (un « porteur bénéficiaire étranger »), l'actionnaire inscrit canadien (un « propriétaire apparent ») sera tenu de payer la retenue d'impôt pour le compte du porteur bénéficiaire étranger relative aux droits que ce propriétaire apparent détient pour le compte d'un porteur bénéficiaire étranger et que, à moins que cette personne ne transmette au propriétaire apparent une somme égale au montant de la retenue d'impôt, le propriétaire apparent aura le droit de vendre suffisamment de droits qu'il détient pour le compte d'un porteur bénéficiaire étranger, de façon à satisfaire à l'obligation au titre de la retenue d'impôt à l'égard de cette personne.

La lettre qui sera envoyée aux actionnaires inscrits canadiens mentionnera également que si l'actionnaire inscrit canadien est un propriétaire apparent et que si l'adresse du porteur bénéficiaire étranger pour le compte duquel le propriétaire apparent a reçu les droits (tel qu'il est mentionné dans les registres de ce propriétaire apparent) n'est pas située aux États-Unis (ou dans un territoire ou une possession de ceux-ci), le propriétaire apparent pourra remettre au porteur bénéficiaire étranger tous les droits, sauf ceux qui auront été vendus, afin de satisfaire à son obligation au titre de la retenue d'impôt, tel qu'il est décrit ci-dessus. Toutefois, si l'adresse du porteur bénéficiaire étranger, telle qu'elle figure dans les registres du propriétaire apparent, est aux États-Unis (ou dans un territoire ou une possession de ceux-ci), la lettre avisera le propriétaire apparent d'envoyer à l'agent chargé des droits tous les droits qu'il n'aura pas vendus afin de satisfaire à ses obligations au titre de la retenue d'impôt. L'agent chargé des droits fera de son mieux pour vendre ces droits tel qu'il est décrit plus en détail ci-après.

Obligations de l'agent chargé des droits

L'agent chargé des droits fera de son mieux pour vendre, avant la date d'expiration, tous les droits des porteurs des États-Unis qu'il aura reçus au moment et au prix qu'il déterminera, à son seul gré. La possibilité pour l'agent chargé des droits de vendre ces droits et le prix qu'il obtiendra pour ceux-ci seront tributaires des conditions du marché. L'agent chargé des droits n'assumera aucune responsabilité relativement au défaut de vendre les droits des porteurs des États-Unis ou relativement au prix ou aux dates auxquels il les aura vendus. L'agent chargé des droits enverra par la poste ou par messenger à chaque porteur des États-Unis (ou à l'actionnaire inscrit canadien qui est le propriétaire apparent à l'égard d'un de ces porteurs) leur quote-part de la totalité du produit (déduction faite des courtages et de la retenue d'impôt impayée) qu'il aura reçu relativement à tous les droits des porteurs des États-Unis qu'il aura vendus.

Les droits expirent le 19 décembre 1997 à 16 h 30 (heure de Toronto). L'acquisition d'Actions ordinaires de Tri-White est conditionnée par la réception d'un certificat de droits rempli et du prix d'exercice de 1,40 \$ par Action ordinaire de Tri-White (payable par chèque certifié, traite bancaire ou mandat), par l'agent chargé des droits, à l'un des bureaux énumérés ci-après, au plus tard le 19 décembre 1997 à 16 h 30 (heure de Toronto). LES DROITS QUI N'AURONT PAS ÉTÉ EXERCÉS À CETTE DATE SERONT NULS ET SANS VALEUR.

Bureaux de l'agent chargé des droits

Les certificats de droits ainsi que les chèques certifiés, les traites bancaires ou les mandats au montant du prix d'exercice peuvent être transmis aux bureaux de l'agent chargé des droits suivants :

CIBC Mellon Trust Company 393 University Avenue Lower Level Toronto (Ontario) M5G 2M7	CIBC Mellon Trust Company 600 The Dome Tower 333-7th Avenue S.W. Calgary (Alberta) T2P 2Z1	Compagnie Trust CIBC Mellon 2001, rue University 16 ^e étage Montréal (Québec) H3A 2A6	CIBC Mellon Trust Company 1177 West Hastings Street Mall Level Vancouver (Colombie-Britannique) V6E 2K3
--	---	---	---

Les certificats représentant les Actions ordinaires de Tri-White acquises aux termes de l'exercice des droits seront envoyés dès que possible après la date d'expiration.

Division ou regroupement de certificats de droits

Le porteur d'un certificat de droits peut regrouper, diviser ou échanger celui-ci en le remettant, accompagné des instructions adéquates, à l'un des bureaux de l'agent chargé des droits énumérés ci-dessus, suffisamment à l'avance pour permettre la délivrance et l'exercice des nouveaux certificats de droits avant l'expiration des droits.

Mode d'exercice

Le porteur d'un certificat de droits peut acquérir des Actions ordinaires de Tri-White en se conformant à la marche à suivre suivante :

- Remplir et signer l'attestation, qui figure au recto du certificat de droits, selon laquelle il n'est pas une personne des États-Unis.**
- Remplir et signer la formule 1 au recto du certificat de droits. Le nombre maximal de droits pouvant être exercé figure immédiatement au-dessus de la case « Formule 1 » des certificats de droits.**
- Insérer le paiement (en monnaie canadienne) du prix d'exercice total par chèque certifié, traite bancaire ou mandat. Le montant du paiement doit correspondre à 1,40 \$ par droit exercé. Les paiements doivent être faits à l'ordre de l'agent chargé des droits.**
- Remettre ou envoyer par la poste le certificat de droits rempli et le paiement dans l'enveloppe fournie à cette fin de manière à ce que l'agent chargé des droits les reçoive à l'un des bureaux énumérés ci-dessus avant 16 h 30 (heure de Toronto) le 19 décembre 1997. En ce qui a trait aux envois par la poste, prévoir un délai suffisant pour éviter une livraison tardive. Le courrier recommandé est suggéré.**

La signature du porteur de certificat de droits doit correspondre en tous points au nom qui figure au recto du certificat en question. Si le certificat de droits est transféré, la signature de l'auteur du transfert devra être

garantie. Se reporter à la rubrique « Achat, vente ou cession de droits ». Les certificats signés par un représentant, notamment un agent chargé des droits, un exécuteur testamentaire, un administrateur successoral, un tuteur, un fondé de pouvoir ou un dirigeant de société, doivent être accompagnés d'une preuve d'autorité jugée satisfaisante par l'agent chargé des droits.

Privilège d'acquisition additionnelle

Le porteur d'un certificat de droits qui exerce le droit (le « droit d'acquisition fondamental ») d'acquérir le nombre maximal d'Actions ordinaires de Tri-White qui peut être acquis avec les droits attestés par ce certificat a le privilège (le « privilège d'acquisition additionnelle ») d'acquérir des Actions ordinaires de Tri-White additionnelles, au prix de 1,40 \$ chacune. Les Actions ordinaires de Tri-White disponibles à cette fin (les « Actions ordinaires de Tri-White additionnelles ») sont celles qui n'ont pas été acquises et payées à la date d'expiration des droits en application du droit d'acquisition fondamental de tous les porteurs de certificats de droits.

Pour exercer le privilège d'acquisition additionnelle, le porteur d'un certificat de droits qui remplit la formule 1 au recto du certificat de droits pour l'acquisition du nombre maximal d'Actions ordinaires de Tri-White entières qui peuvent être acquises, compte tenu du nombre de droits attestés par ce certificat, doit également remplir la formule 2 au recto du certificat de droits (ainsi que l'attestation de la qualité de personne des États-Unis qui s'y rapporte) et préciser le nombre d'Actions ordinaires de Tri-White additionnelles qu'il souhaite acquérir. **Le porteur doit joindre** au certificat de droits rempli et au paiement relatif aux Actions ordinaires de Tri-White initialement demandées aux termes de la formule 1 qu'il remet à l'agent chargé des droits, **le paiement relatif aux actions ordinaires de Tri-White additionnelles demandées aux termes de la formule 2 de la manière indiquée sous la rubrique « Mode d'exercice »**, faute de quoi l'acquisition additionnelle sera invalide. Les sommes reçues à titre de paiement du prix des acquisitions faites en application du privilège d'acquisition additionnelle sont placées dans un compte distinct, auprès de l'agent chargé des droits, jusqu'à l'attribution d'Actions ordinaires de Tri-White additionnelles en application du privilège d'acquisition additionnelle. Les intérêts gagnés dans le cadre du privilège d'acquisition additionnelle le seront au profit de Russel.

Si le nombre d'Actions ordinaires de Tri-White additionnelles suffit à satisfaire à toutes les acquisitions additionnelles faites par les participants au privilège d'acquisition additionnelle, chaque participant se verra attribuer le nombre d'Actions ordinaires additionnelles qu'il a demandées.

Si le nombre global d'Actions ordinaires de Tri-White demandées en application du privilège d'acquisition additionnelle est supérieur au nombre d'Actions ordinaires de Tri-White additionnelles, les Actions ordinaires de Tri-White additionnelles seront réparties proportionnellement entre tous les participants au privilège d'acquisition additionnelle selon la formule suivante :

le nombre d'Actions ordinaires de Tri-White additionnelles attribuées à chaque participant au privilège d'acquisition additionnelle correspondra au moindre des nombres suivants :

- a) le nombre d'Actions ordinaires de Tri-White additionnelles demandées par le participant en application du privilège d'acquisition additionnelle;
- b) le produit (sans égard aux fractions) de la multiplication du nombre d'Actions ordinaires de Tri-White additionnelles par la fraction dont :
 - (i) le numérateur est le nombre d'Actions ordinaires de Tri-White demandées par le participant en application du droit d'acquisition fondamental,
 - (ii) le dénominateur est le nombre total d'Actions ordinaires de Tri-White demandées en application du droit d'acquisition fondamental par l'ensemble des participants au privilège d'acquisition additionnelle.

Si un participant demande un nombre d'Actions ordinaires de Tri-White inférieur au nombre qui résulte de l'application de la formule indiquée au paragraphe b) ci-dessus, l'excédent des Actions ordinaires de Tri-White sera réparti de la manière indiquée au paragraphe b) entre les participants qui se seront vu attribuer moins d'Actions ordinaires de Tri-White additionnelles que le nombre qu'ils auront demandé.

Si, par suite de l'application de la formule précitée, le participant au privilège d'acquisition additionnelle se voit attribuer moins d'Actions ordinaires de Tri-White que le nombre qu'il a indiqué sur la formule 2 au recto de son certificat de droits, l'agent chargé des droits lui remboursera sans intérêt, lorsqu'il lui transmettra par la poste ou par

messenger le certificat des Actions ordinaires de Tri-White attribuées au participant en question, la partie du paiement total payée en trop.

Le privilège d'acquisition additionnelle prend fin le 19 décembre 1997 à 16 h 30 (heure de Toronto).

Achat, vente ou cession de droits

Les actionnaires qui ne souhaitent pas exercer leurs droits peuvent les vendre ou les céder par l'entremise de leur courtier en valeurs mobilières. Pour céder les droits, il suffit de remplir et de signer la formule 3 au recto du certificat de droits (ainsi que l'attestation de la qualité de personne des États-Unis qui s'y rapporte) et de faire garantir la signature par une banque, une société de fiducie, un courtier inscrit ou une autre partie jugée acceptable par l'agent chargé des droits. Le cessionnaire n'est pas tenu d'obtenir un nouveau certificat de droits pour exercer les droits, mais la signature qu'il appose sur les formules 1 et 2 ainsi que sur l'attestation de la qualité de personne des États-Unis, si applicable, doit correspondre en tous points à son nom (ou à celui du porteur, si le nom du cessionnaire n'est pas indiqué) à titre de propriétaire absolu du certificat de droits à toutes fins. **Tous les droits comporteront une légende appropriée relative à la loi américaine intitulée *Securities Act* et aux règlements d'application de cette dernière pertinents et leur transfert sera limité en conséquence.**

Validité et refus d'exercice de droits

Russel tranche à son seul gré toutes les questions relatives à la validité, à la forme, à l'admissibilité (y compris le moment de la réception) et à l'acceptation de l'exercice de droits; ses décisions sont finales et obligatoires. Toutes les demandes d'Actions ordinaires de Tri-White faites par un porteur de droit dans le cadre de l'exercice initial de droits ou en application d'un privilège d'acquisition additionnelle sont irrévocables. Russel se réserve le droit absolu de refuser les demandes si elles ne sont pas présentées de façon adéquate ou si leur acceptation ou l'émission d'Actions ordinaires de Tri-White en application de celles-ci pourrait être jugée illégale. Russel se réserve également le droit de renoncer à un vice qui entache une demande en particulier. Ni Russel ni Compagnie Trust CIBC Mellon ne sont tenues de donner avis d'un vice ou d'une irrégularité relative à une demande, et aucune d'elles n'engagera sa responsabilité si elle omet de donner un tel avis.

Inscription à la cote des droits et des Actions ordinaires de Tri-White

Il n'existe actuellement pas de marché pour les droits ou les Actions ordinaires de Tri-White. Les droits seront négociés à la BT et à la BW, sous réserve de leur placement, à l'ouverture de la bourse deux jours avant la date de clôture des registres et ils y seront négociés jusqu'à midi, à la date d'expiration. La BT et la BW ont également approuvé l'inscription à la cote des actions ordinaires de Tri-White visées par le présent prospectus, sous réserve de la satisfaction de leurs exigences respectives au plus tard le 19 février 1998, y compris, en ce qui concerne la BT, le placement d'actions ordinaires de Tri-White auprès d'un nombre minimum d'actionnaires publics.

MODE DE PLACEMENT

Russel et Tri-White ont conclu la convention d'achat et de gestion aux termes de laquelle les preneurs fermes ont convenu de constituer et de gérer un groupe de démarchage qui sollicitera des demandes d'Actions ordinaires de Tri-White auprès de résidents du Canada ou d'autres pays, à l'exception des États-Unis. Tous les membres de l'Association canadienne des courtiers en valeurs mobilières, de la Bourse de Montréal, de la BT, de la BW et de la Bourse de Vancouver seront invités à faire partie du groupe de démarchage pour solliciter des demandes d'Actions ordinaires de Tri-White.

Sous réserve du respect des exigences légales nécessaires et des modalités qui sont énoncées dans la convention d'achat et de gestion (y compris la condition décrite à la rubrique « Modalités du placement — Condition de la réalisation du placement »), les preneurs fermes ont convenu d'acheter à Russel un nombre d'Actions ordinaires de Tri-White égal au nombre total d'Actions ordinaires de Tri-White en circulation à la date de clôture des registres, moins le nombre d'Actions ordinaires de Tri-White acquis au moyen de l'exercice de droits (y compris les actions ordinaires de Tri-White acquises aux termes du privilège d'acquisition additionnelle). Les preneurs fermes ne seront aucunement tenus d'acheter plus de 33 ⅓ % des Actions ordinaires de Tri-White.

Afin de couvrir les attributions en excédent, Tri-White a attribué aux preneurs fermes une option (l'« option d'attribution en excédent ») pouvant être levée jusqu'au 60^e jour suivant la date d'expiration, inclusivement, à un prix équivalant au prix d'exercice majoré de 0,01 \$ par action ordinaire de Tri-White et visant l'achat d'un nombre

maximal de 7 757 094 actions ordinaires de Tri-White. Tri-White a convenu de verser aux preneurs fermes une rémunération de 4 % du prix d'émission à l'égard des actions ordinaires de Tri-White placées aux termes de l'option d'attribution en excédent. Le produit net tiré de la vente d'actions ordinaires de Tri-White aux termes de l'option d'attribution en excédent reviendra à Tri-White. Le présent prospectus vise le placement des actions ordinaires de Tri-White émises aux termes de l'option d'attribution en excédent.

Les preneurs fermes ont droit à une rémunération, devant être versée par Russel, de 4 % du prix d'exercice relatif à chaque Action ordinaire de Tri-White qu'ils auront achetées et des actions ordinaires de Tri-White achetées dans le cadre de l'exercice de droits (y compris le privilège d'acquisition additionnelle) pourvu que cette rémunération soit réduite du montant de la rémunération payable par Tri-White, le cas échéant, au moment de la levée de l'option d'attribution en excédent.

Chaque membre du groupe de démarchage a droit à une rémunération, devant être versée par Russel, de 0,03 \$ par Action ordinaire de Tri-White dont ce membre a permis l'acquisition dans le cadre de l'exercice des droits ou du privilège d'acquisition additionnelle, sous réserve de certaines limites et restrictions énoncées dans la convention d'achat et de gestion. Le droit à cette rémunération sera attesté par l'inscription du nom du membre du groupe de démarchage dans l'espace prévu sur le certificat de droits.

Les preneurs fermes peuvent résilier les obligations qui leur incombent aux termes de la convention d'achat et de gestion d'après leur évaluation de l'état des marchés des capitaux. La convention d'achat et de gestion stipule que les preneurs fermes peuvent également mettre fin aux obligations qui leur incombent aux termes de celle-ci si certains événements se produisent, y compris des circonstances dans lesquelles une personne intente, ou menace d'intenter, une action visant à empêcher le placement des droits ou des Actions ordinaires de Tri-White, qui aurait une incidence défavorable grave sur la négociabilité des Actions ordinaires de Tri-White.

Les preneurs fermes se sont engagés à ne pas offrir ni vendre les droits, les Actions ordinaires de Tri-White ou les actions ordinaires de Tri-White émises aux termes de l'option d'attribution en excédent aux États-Unis ou dans un territoire ou une possession de ceux-ci ni à en faire la sollicitation à cet endroit, sauf aux termes d'une dispense d'inscription en vertu de la Loi de 1933.

Aux termes des instructions générales de la Commission des valeurs mobilières de l'Ontario et de la Commission des valeurs mobilières du Québec, les preneurs fermes doivent s'abstenir d'offrir d'acheter ou d'acheter des droits ou des Actions ordinaires de Tri-White pendant la période de placement. Cette restriction fait l'objet d'exceptions, lorsque l'offre d'achat ou l'achat ne sont pas faits dans le but de créer une activité réelle ou apparente sur les droits ou les Actions ordinaires de Tri-White, ou de faire monter leur cours. Ces exceptions comprennent l'achat ou l'offre d'achat permis en vertu des règles et règlements de la Bourse de Toronto concernant la stabilisation du cours d'une valeur ou les activités de maintien passif du marché et l'achat ou l'offre d'achat pour le compte d'un client, dans la mesure où l'ordre du client n'a pas été sollicité pendant la période de placement. Selon la première de ces exceptions, dans le cadre du présent placement, les preneurs fermes peuvent effectuer des attributions en excédent de l'émission ou faire des opérations visant à fixer ou à stabiliser le cours des droits ou des Actions ordinaires de Tri-White à un niveau supérieur au cours qui serait formé sur un marché libre. Ces opérations peuvent être commencées ou interrompues à tout moment pendant le placement.

Les droits, les Actions ordinaires de Tri-White et les actions ordinaires de Tri-White qui pourraient être émises aux termes de l'option d'attribution en excédent n'ont pas été et ne seront pas inscrits en vertu de la Loi de 1933 et, sous réserve de certaines exceptions, ne peuvent être offerts ni vendus aux États-Unis. En outre, avant l'expiration d'une période de un an à compter de la date du début du présent placement, l'offre ou la vente de droits, d'Actions ordinaires de Tri-White et d'actions ordinaires de Tri-White qui pourraient être émises aux termes de l'option d'attribution en excédent aux États-Unis par un courtier (qu'il participe ou non au présent placement) pourrait contrevenir aux exigences d'inscription de la Loi de 1933 si une telle offre ou vente était faite autrement que conformément à la règle 144A ou à une autre dispense qui est prévue par la Loi de 1933. Chaque preneur ferme a convenu dans la convention d'achat et de gestion de ne pas (i) offrir, vendre ou remettre des droits, des Actions ordinaires de Tri-White et des actions ordinaires de Tri-White qui pourraient être émises aux termes de l'option d'attribution en excédent aux États-Unis, sauf si la vente est faite à certains investisseurs institutionnels agréés et (ii) de faire parvenir à chaque courtier auquel il vend les droits, les Actions ordinaires de Tri-White et les actions ordinaires de Tri-White qui pourraient être émises aux termes de l'option d'attribution en excédent une confirmation ou un autre avis stipulant les restrictions relatives à l'offre et à la vente des droits, des Actions ordinaires de

Tri-White et des actions ordinaires de Tri-White qui pourraient être émises aux termes de l'option d'attribution en excédent aux États-Unis ou à des personnes des États-Unis ou pour leur compte.

CONSIDÉRATIONS FISCALES FÉDÉRALES CANADIENNES

De l'avis de Davies, Ward & Beck, conseillers juridiques de Russel, et de Tory Tory DesLauriers & Binnington, conseillers juridiques des preneurs fermes, le texte qui suit résume les principales considérations fiscales fédérales canadiennes qui s'appliquent généralement aux porteurs d'actions ordinaires de Russel qui reçoivent des droits de Russel, aux personnes qui achètent des droits et à celles qui acquièrent des actions ordinaires de Tri-White à l'exercice de droits ou des preneurs fermes et qui, à tout moment opportun, pour l'application de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada) (la « Loi de l'impôt »), détiennent à titre d'immobilisations les droits et les actions ordinaires de Tri-White qui ont été ainsi acquises et n'ont pas de lien de dépendance avec Russel, Tri-White ou les preneurs fermes. Les droits et les actions ordinaires de Tri-White constituent généralement une immobilisation pour leur porteur à moins que celui-ci ne les détiennent dans le cadre de l'exploitation d'une entreprise ou ne les ait acquis dans le cadre d'une ou de plusieurs opérations assimilées à un risque de caractère commercial. Le présent résumé est fondé sur les dispositions en vigueur de la Loi de l'impôt et de son règlement d'application, l'interprétation que donnent les conseillers juridiques aux pratiques administratives actuelles de Revenu Canada ainsi que l'ensemble des propositions précises de modification de la Loi de l'impôt diffusées ou annoncées publiquement par le ministre des Finances (Canada) ou pour le compte de celui-ci avant la date des présentes (collectivement, les « propositions fiscales »). Bien que rien ne garantisse que ces propositions seront adoptées ou le seront selon la forme proposée, les conséquences fédérales canadiennes en matière d'impôt sur le revenu applicables à la réception, à l'exercice ou à la disposition de droits ou à l'acquisition, à la détention ou à la disposition d'actions ordinaires de Tri-White ne différeront pas beaucoup si les propositions fiscales ne sont pas adoptées.

La Loi de l'impôt contient des dispositions relatives aux titres détenus par certaines institutions financières (les « règles relatives au marché »). Le présent résumé ne tient pas compte de ces règles relatives au marché ni des modifications à celles-ci énoncées dans les propositions fiscales; les contribuables qui sont des « institutions financières » pour l'application de ces règles devraient consulter leurs propres conseillers en fiscalité.

Le présent résumé ne traite pas de toutes les considérations fiscales fédérales canadiennes et, sauf en ce qui a trait aux propositions fiscales, ne tient pas compte de changements éventuels au droit, que ce soit par voie ou décision législative, gouvernementale ou judiciaire, ni de la législation fiscale de provinces ou de territoires canadiens ou encore de territoires étrangers. Les dispositions des lois de l'impôt sur le revenu provinciales varient d'une province canadienne à l'autre et, dans certains cas, diffèrent de la loi fédérale en la matière.

Le présent résumé est de nature générale; il ne constitue pas un avis juridique ou fiscal destiné à un porteur d'actions ordinaires de Russel, de droits ou d'actions ordinaires de Tri-White. Les présentes ne contiennent aucune déclaration relative aux considérations fiscales fédérales canadiennes qui s'appliquent à un porteur d'actions ordinaires de Russel, de droits ou d'actions ordinaires de Tri-White en particulier. Par conséquent, chaque porteur devrait consulter son propre conseiller en fiscalité pour connaître les considérations qui s'appliquent à sa situation particulière.

Résidents

Le résumé qui suit s'applique au porteur d'actions ordinaires de Russel, de droits ou d'actions ordinaires de Tri-White qui, pour l'application de la Loi de l'impôt et des conventions ou traités fiscaux applicables, réside au Canada à tout moment opportun. Certaines de ces personnes pour qui les actions ordinaires de Tri-White pourraient autrement ne pas constituer une immobilisation peuvent, dans certains cas, faire assimiler ces actions à une immobilisation en faisant le choix irrévocable permis par le paragraphe 39(4) de la Loi de l'impôt.

Droits

Le porteur d'actions ordinaires de Russel qui reçoit des droits de Russel est réputé avoir reçu un dividende égal à la juste valeur marchande de ces droits au moment de leur réception. Ce dividende reçu par un particulier est assujéti aux règles relatives à la majoration et au crédit fiscal pour dividendes qui s'appliquent normalement aux dividendes reçus des sociétés canadiennes imposables. Sous réserve de l'application possible du paragraphe 55(2) dont il est question ci-après, la société qui reçoit ce dividende doit le déclarer dans le calcul de son revenu, mais peut généralement le déduire dans le calcul de son revenu imposable. Les sociétés privées et certaines autres sociétés

contrôlées par un particulier ou un groupe lié de particuliers ou au profit de ceux-ci doivent généralement payer un impôt remboursable de 33 ⅓ % sur les dividendes en vertu de la partie IV de la Loi de l'impôt. Dans certaines circonstances, le paragraphe 55(2) traite les dividendes reçus par les sociétés comme un produit de disposition ou un gain en capital. Bien que les conseillers juridiques soient d'avis que le paragraphe 55(2) ne devrait pas s'appliquer aux dividendes versés à l'égard des droits, les sociétés actionnaires devraient consulter leurs propres conseillers en fiscalité au sujet de l'application possible du paragraphe 55(2) aux dividendes en question.

Pour les fins de l'impôt, le coût des droits reçus par un porteur d'actions ordinaires de Russel, pour celui-ci correspondra à leur juste valeur marchande au moment de leur réception. Si un porteur de droits acquiert des droits additionnels, le coût de ces droits additionnels correspondra à la moyenne du prix de base rajusté de tous les droits détenus par celui-ci à titre d'immobilisation immédiatement avant une telle acquisition afin de déterminer le prix de base rajusté de chaque droit pour le porteur.

Au moment de la disposition réelle ou présumée d'un droit de souscription (mais non de l'exercice d'un droit de souscription), le porteur réalise un gain en capital (ou subit une perte en capital) égal(e) à l'excédent (l'insuffisance) du produit de disposition du droit par rapport au total des frais de disposition raisonnables et du prix de base rajusté du droit, pour le porteur, immédiatement avant la disposition. À l'expiration d'un droit non exercé, le porteur subit une perte en capital égale au prix de base rajusté du droit immédiatement avant l'expiration de celui-ci.

Exercice de droits

Si le porteur exerce un droit, le coût des Actions ordinaires de Tri-White acquises de Russel dans le cadre de l'exercice de droits (sauf les Actions ordinaires de Tri-White acquises aux termes du privilège d'acquisition additionnelle), pour l'acquéreur, sera égal au prix de base rajusté du droit exercé et du montant versé à Russel pour acquérir les Actions ordinaires de Tri-White.

Autres acquisitions

Le coût, pour le porteur, des actions ordinaires de Tri-White visées par le présent prospectus acquises autrement que de la manière décrite à la rubrique «Exercice de droits» sera égal au montant versé pour les acquérir. Si le porteur d'actions ordinaires de Tri-White acquiert des actions ordinaires de Tri-White supplémentaires, le coût de ces actions correspondra à la moyenne du prix de base rajusté de toutes les actions ordinaires de Tri-White détenues par le porteur à titre d'immobilisations immédiatement avant l'acquisition afin d'établir le prix de base rajusté de chaque action ordinaire de Tri-White pour le porteur.

Actions ordinaires de Tri-White

Au moment de la disposition réelle ou présumée d'une action ordinaire de Tri-White, le porteur réalise un gain en capital (ou subit une perte en capital) égal(e) à l'excédent (l'insuffisance) du produit de disposition par rapport au total des frais de disposition raisonnables et du prix de base rajusté de l'action ordinaire de Tri-White, pour le porteur, immédiatement avant la disposition.

Si le porteur est une société, le montant de la perte en capital autrement établie, le cas échéant, par suite de la disposition d'une action ordinaire de Tri-White pourra être déduit du montant des dividendes qui auront été ou seront réputés avoir été reçus antérieurement à l'égard de celles-ci. La société porteur ne peut se prévaloir de cette déduction si elle a été propriétaire de l'action ordinaire de Tri-White pendant 365 jours ou plus et qu'elle (et les personnes avec lesquelles elle avait des liens de dépendance) n'était pas propriétaire de plus de 5 % des actions d'une catégorie ou série de Tri-White au moment où les dividendes en question ont été ou sont réputés avoir été reçus. Des règles analogues s'appliquent lorsque la société est membre d'une société de personnes ou est bénéficiaire d'une fiducie propriétaire d'actions ordinaires de Tri-White. Aux termes des propositions fiscales, ces règles seront étendues pour s'appliquer aux sociétés bénéficiaires d'une fiducie ou membres d'une société de personnes propriétaire d'actions ordinaires de Tri-White.

Dividendes

Les règles relatives à la majoration et au crédit fiscal pour dividendes qui s'appliquent normalement aux dividendes reçus par les sociétés canadiennes imposables s'appliquent également aux dividendes reçus par un particulier à l'égard des actions ordinaires de Tri-White. La société qui reçoit des dividendes à l'égard des actions ordinaires de Tri-White doit déclarer ces dividendes dans le calcul de son revenu, mais peut généralement les

déduire dans le calcul de son revenu imposable. Les sociétés privées et certaines autres sociétés contrôlées par un particulier ou un groupe lié de particuliers ou au profit de ceux-ci doivent généralement payer un impôt remboursable de 33 ⅓ % sur les dividendes en vertu de la partie IV de la Loi de l'impôt.

Traitement fiscal des gains et des pertes en capital

Le porteur de droits ou d'actions ordinaires de Tri-White doit déclarer dans son revenu les trois quarts du montant, s'il en est, des gains en capital (un « gain en capital imposable ») et doit déduire les trois quarts du montant, s'il en est, des pertes en capital (une « perte en capital déductible ») des gains en capital imposables qu'il aura réalisés au cours de l'année de la disposition. L'excédent des pertes en capital déductibles par rapport aux gains en capital imposables réalisés durant l'année peut faire l'objet d'un report à l'égard de n'importe laquelle des trois années précédentes ou de n'importe laquelle des années suivantes et être déduit des gains en capital imposables réalisés au cours de ces années, dans la mesure et selon les circonstances prévues par la Loi de l'impôt. Le porteur qui est une société privée sous contrôle canadien (au sens de la Loi de l'impôt) pourrait devoir payer un impôt remboursable supplémentaire de 6 ⅔ % à l'égard de certains revenus de placements, y compris certaines sommes à l'égard de gains en capital imposables.

Non-résidents

Le résumé qui suit s'applique au porteur d'actions ordinaires de Russel, de droits et d'actions ordinaires de Tri-White qui, à tout moment opportun, pour l'application de la Loi de l'impôt et des conventions ou traités fiscaux applicables, ne réside pas ni n'est réputé résider au Canada et n'utilise et ne détient pas ni n'est réputé utiliser ou détenir ces actions ordinaires de Russel, droits ou actions ordinaires de Tri-White dans le cadre de l'exploitation d'une entreprise au Canada. Des règles particulières, dont il n'est pas question ci-après, peuvent s'appliquer au non-résident qui est un assureur qui exerce des activités au Canada et à l'étranger.

Droits

Le non-résident porteur d'actions ordinaires de Russel qui reçoit des droits de Russel sera considéré comme ayant reçu un dividende égal à la juste valeur marchande de ces droits au moment de leur réception. Une personne des États-Unis qui ne reçoit pas de droits sera considérée comme ayant reçu un dividende égal à la juste valeur marchande des droits reçus par l'agent chargé des droits ou un autre propriétaire apparent ou représentant de l'agent chargé des droits canadien pour le compte de cette personne des États-Unis. Ce dividende est assujéti à une retenue d'impôt au taux indiqué ci-après sous la rubrique « Impôt sur les dividendes ». Le coût, pour le porteur d'actions ordinaires de Russel, aux fins fiscales, des droits que reçoit celui-ci (y compris les droits vendus pour son compte pour l'acquittement de la retenue d'impôt exigible du porteur et les droits reçus par l'agent chargé des droits ou un autre propriétaire apparent ou représentant de l'agent chargé des droits canadien pour le compte d'une personne des États-Unis qui ne reçoit pas de droits), est égal à la juste valeur marchande de ces droits au moment de leur réception. Lorsqu'un porteur de droits achète des droits supplémentaires, le coût de ces droits sera établi en fonction de la moyenne du prix de base rajusté de tous les droits détenus par le porteur à titre d'immobilisations avant cette acquisition afin de déterminer le coût de base rajusté de chacun de ces droits pour le porteur. Une partie des droits qui doivent être remis à un non-résident porteur de Russel peut être vendue pour le compte de celui-ci pour l'acquittement de la retenue d'impôt exigible du porteur, le cas échéant. Se reporter aux rubriques « Modalités du placement — Actionnaires inscrits étrangers » et « Actionnaires inscrits canadiens qui sont des propriétaires apparents à l'égard de porteurs bénéficiaires étrangers ». Ce porteur d'actions ordinaires de Russel sera considéré comme ayant acquis les droits et en avoir disposé en contrepartie du montant reçu au moment de la vente réalisée pour son compte. Par conséquent, il peut réaliser un gain en capital ou subir une perte en capital, conformément à ce qui est indiqué ci-après.

Au moment de la disposition réelle ou réputée d'un droit (y compris la disposition par l'agent chargé des droits ou un autre propriétaire apparent ou représentant de l'agent chargé des droits canadien pour le compte de personnes des États-Unis qui n'ont pas exercé les droits mais à l'exclusion de la disposition au moment de l'exercice d'un droit), le non-résident porteur réalise un gain en capital (ou subit une perte en capital) égal(e) à l'excédent (l'insuffisance) du produit de disposition du droit par rapport au total des frais de disposition raisonnables et du prix de base rajusté du droit, pour le non-résident porteur, immédiatement avant la disposition. À l'expiration d'un droit non exercé, le non-résident porteur subit une perte en capital égale au prix de base rajusté du droit immédiatement avant l'expiration de celui-ci. Se reporter à la rubrique « Impôt sur les gains en capital » ci-après.

Exercice de droits

Si le non-résident porteur exerce un droit, le coût de l'Action ordinaire de Tri-White acquise de Russel dans le cadre de cet exercice (sauf les Actions ordinaires de Tri-White acquises aux termes du privilège d'acquisition additionnelle), pour celui-ci, sera égal à la somme du prix de base rajusté du droit exercé et du montant versé à Russel pour acquérir l'Action ordinaire de Tri-White.

Autres acquisitions

Le coût, pour le non-résident porteur, des actions ordinaires de Tri-White acquises autrement que de la manière décrite à la rubrique « Exercice de droits » correspond au montant versé pour les acquérir. Si un porteur d'actions ordinaires de Tri-White acquiert des actions ordinaires de Tri-White supplémentaires, le coût de ces actions correspondra à la moyenne du prix de base rajusté de toutes les actions ordinaires de Tri-White détenues par le porteur à titre d'immobilisations immédiatement avant l'acquisition pour établir le prix de base rajusté de chaque action ordinaire de Tri-White pour le porteur.

Impôt sur les gains en capital

Le non-résident du Canada est imposé sur le gain en capital réalisé au moment de la disposition de biens uniquement si ceux-ci constituent des biens canadiens imposables.

En vertu des dispositions actuelles de la Loi de l'impôt, les actions des sociétés publiques, qu'elles soient ou non inscrites en bourse, ne constituent pas un bien canadien imposable à moins qu'à un moment quelconque au cours des cinq années qui précèdent immédiatement la disposition, le non-résident porteur, seul ou avec des personnes avec qui il a des liens de dépendance, n'ait été propriétaire de plus de 25 % des actions d'une catégorie (ou série) de la société publique (ou n'ait été titulaire d'une option visant un tel pourcentage de ces actions). En outre, le droit d'acquérir une action d'une société publique ne constitue pas un bien canadien imposable à moins que le non-résident porteur, seul ou avec des personnes avec qui il a des liens de dépendance, n'ait été propriétaire de plus de 25 % des actions d'une catégorie (ou série) de la société publique (ou n'ait été titulaire d'une option visant un tel pourcentage de ces actions). À cette fin, le porteur de droits est considéré par Revenu Canada comme étant propriétaire d'actions ordinaires de Tri-White qu'il acquerrait s'il exerçait tous les droits.

Selon les propositions fiscales, la définition du bien canadien imposable doit être modifiée de manière à ce que les actions des sociétés qui résident au Canada, à l'exception des actions d'une catégorie inscrite à la cote d'une bourse de valeurs visée par règlement, constituent des biens canadiens imposables. De plus, aux termes de ces modifications, le droit d'acquérir une action, à l'exception d'une action d'une catégorie inscrite à la cote d'une bourse de valeurs visée par règlement, doit également constituer un bien canadien imposable. Dans la mesure où les actions ordinaires de Tri-White sont inscrites à compter de la date d'émission des droits et sous réserve que le non-résident n'excède pas la restriction de 25 % en matière de propriété qui est décrite ci-dessus, les actions ordinaires de Tri-White et les droits ne constitueront généralement pas un bien canadien imposable pour le non-résident.

Même dans des circonstances où les droits ou les actions ordinaires de Tri-White constituent des biens canadiens imposables d'un non-résident porteur, celui-ci peut bénéficier d'un allègement de l'application de l'impôt canadien sur les gains en capital réalisés au moment de la disposition de ces titres aux termes des modalités d'un traité fiscal conclu par le Canada et le pays de résidence du non-résident.

Si le non-résident du Canada dispose d'un bien canadien imposable (autre qu'un bien exclu), en vertu de l'article 116 de la Loi de l'impôt, il doit remettre un certificat à l'acheteur du bien canadien imposable, dont la limite est au moins égale au montant en contrepartie duquel le bien canadien imposable est vendu. Dans la mesure où les actions ordinaires de Tri-White sont inscrites à une bourse de valeurs visée par règlement à compter de la date d'émission des droits, les droits et les actions ordinaires de Tri-White constituent des biens exclus; par conséquent, aucun certificat n'est requis relativement à leur disposition.

Impôt sur les dividendes

En vertu de la Loi de l'impôt, les dividendes versés à un non-résident ou portés à son crédit font l'objet d'une retenue d'impôt égale à 25 % du montant brut du dividende. Cette retenue d'impôt peut être réduite ou éliminée aux termes des modalités d'un traité fiscal conclu par le Canada et le pays de résidence du non-résident. Par exemple, la retenue d'impôt sur les dividendes reçus à titre bénéficiaire par des personnes résidentes des États-Unis pour l'application de la convention fiscale entre le Canada et les États-Unis est réduite à 15 % en général et à 5 % si le

résident des États-Unis est une société qui est propriétaire véritable d'au moins 10 % du capital avec droit de vote de la société qui verse les dividendes. De plus, cette convention prévoit la possibilité de bénéficier d'une exonération de retenue d'impôt pour non-résidents canadiens en ce qui a trait aux dividendes versés à certaines organisations religieuses ou du domaine des sciences, organisations de charité ou organisations similaires exonérées d'impôt de même qu'à certaines organisations pour l'administration des prestations de pension qui résident aux États-Unis et sont exonérées d'impôt dans ce pays. Dans la mesure où certaines formalités administratives sont respectées, Russel ou Tri-White ne serait pas tenue de retenir un tel impôt sur les dividendes versés à de telles organisations admissibles. Une partie des droits pouvant être émis à un non-résident porteur de Russel peut être vendue pour le compte de ce porteur afin d'acquitter une retenue d'impôt exigible de celui-ci. Se reporter aux rubriques « Modalités du placement — Actionnaires inscrits étrangers » et « Actionnaires inscrits canadiens qui sont des propriétaires apparents à l'égard de porteurs bénéficiaires étrangers ».

CONSIDÉRATIONS PARTICULIÈRES QUI S'APPLIQUENT AUX PORTEURS DES ÉTATS-UNIS

Considérations fiscales fédérales américaines

Le texte suivant, qui a été examiné et rédigé en collaboration avec Thompson Hine & Flory LLP, conseillers juridiques américains de Russel, résume certaines considérations fiscales fédérales américaines importantes qui s'appliquent aux contribuables des États-Unis advenant l'acquisition et la disposition a) de droits reçus à titre de distribution relative aux actions ordinaires de Russel, b) d'Actions ordinaires de Tri-White reçues au moment de l'exercice de ces droits et c) les actions ordinaires de Tri-White qui pourraient être émises aux termes de l'option d'attribution en excédent.

Le présent résumé s'applique uniquement aux contribuables des États-Unis qui détiennent les actions ordinaires de Russel à titre d'immobilisations (*capital assets*) (tel que ce terme est défini pour les fins de l'impôt américain) et qui détiendront les droits, les Actions ordinaires de Tri-White ou les actions ordinaires de Tri-White qui pourraient être émises aux termes de l'option d'attribution en excédent à titre d'immobilisations.

Le présent résumé est fondé sur l'*Internal Revenue Code of 1986*, dans sa version modifiée, les *Treasury Regulations* promulgués en vertu de celui-ci de même que sur l'interprétation judiciaire et administrative de ceux-ci. Ils pourraient tous être modifiés, peut-être même rétroactivement.

Le résumé qui suit ne traite pas de toutes les considérations fiscales qui peuvent s'appliquer à un contribuable des États-Unis donné, en particulier ceux qui sont assujettis à un traitement fiscal particulier en raison de leur statut pour les fins de l'impôt américain (par exemple les compagnies d'assurance, les investisseurs exonérés d'impôt et les courtiers en valeurs mobilières). Par conséquent, les porteurs d'actions ordinaires de Russel devraient consulter leurs propres conseillers en fiscalité pour connaître les considérations fiscales fédérales américaines qui s'appliquent à eux lorsqu'ils reçoivent des droits, des Actions ordinaires de Tri-White ou des actions ordinaires de Tri-White qui pourraient être émises aux termes de l'option d'attribution en excédent ou en disposent, ainsi que les considérations fiscales locales ou étrangères ou celles d'un État en particulier.

Réception de droits

Le contribuable des États-Unis qui reçoit des droits à titre de distribution relative aux actions ordinaires de Russel (y compris le contribuable des États-Unis dont les droits sont détenus par l'agent chargé des droits) est assujéti à l'impôt américain comme s'il avait reçu un dividende égal à la juste valeur marchande, au moment de la réception, des droits (y compris les droits vendus pour le compte du contribuable des États-Unis pour payer des retenues d'impôt canadiennes). Ce dividende est assimilé à un revenu en dividendes de source étrangère et ne donne pas droit à la déduction pour dividendes reçus dont peuvent se prévaloir les sociétés actionnaires des États-Unis.

Sous réserve de certaines restrictions, l'impôt canadien retenu sur les droits d'un contribuable des États-Unis est assimilé à un impôt étranger payé, qui peut faire l'objet d'un crédit à l'égard de l'impôt américain payable par un contribuable des États-Unis ou être déduit de son revenu imposable pour les fins de l'impôt américain. Pour les fins de l'impôt américain, le dividende est généralement assimilé à un « revenu passif » pour le calcul des crédits déductibles pour impôts étrangers.

Exercice de droits

Le contribuable des États-Unis qui exerce des droits et acquiert des Actions ordinaires de Tri-White ne comptabilise pas de gain ou de perte par suite de cette opération. Le coût du contribuable des États-Unis à l'égard des Actions ordinaires de Tri-White reçues est la somme du coût de cette personne à l'égard du droit exercé (à savoir le montant qu'elle a déclaré dans son revenu au moment de la réception de ce droit) et du montant au comptant versé pour exercer le droit.

Autres dispositions de droits ou d'actions ordinaires de Tri-White

Le porteur des États-Unis de droits (y compris les droits vendus pour son compte par l'agent chargé des droits, un autre propriétaire apparent ou représentant de l'agent chargé des droits canadien ou Russel) ou d'Actions ordinaires de Tri-White qui vend ou dispose autrement de droits (autrement qu'en les exerçant) ou d'Actions ordinaires de Tri-White comptabilise un gain ou subit une perte en capital égal à la différence entre le montant qu'il reçoit en échange des droits ou des Actions ordinaires de Tri-White, selon le cas, et son assiette fiscale à l'égard des droits ou des actions ordinaires dont il a disposé. Le gain ou la perte en capital réalisé ou subie à la vente d'un droit constitue un gain ou une perte en capital à court terme. Le gain ou la perte en capital réalisé ou subie à la vente d'une Action ordinaire de Tri-White détenue pendant plus de un an à compter de la date d'exercice du droit est admissible à titre de gain ou de perte en capital à long terme. Il s'agira d'un gain ou d'une perte en capital à long terme si la période de détention de l'Action ordinaire de Tri-White débute à la date à laquelle elle a été acquise (que ce soit dans le cadre de l'exercice d'un droit ou autrement). En général, un gain en capital à long terme peut être assujéti à un impôt américain réduit et l'utilisation des pertes en capital à long terme peut-être restreinte.

Si un contribuable des États-Unis permet l'expiration d'un droit sans l'avoir exercé, il comptabilisera une perte en capital à court terme égale à son coût à l'égard du droit.

L'assiette fiscale d'un porteur des États-Unis à l'égard des actions ordinaires de Tri-White émises aux termes de l'option d'attribution en excédent et achetées par ce porteur correspondra au prix d'achat. Le porteur des États-Unis qui vend ou échange de telles actions ordinaires de Tri-White comptabilisera un gain ou une perte en capital (dans l'hypothèse où ces actions ordinaires de Tri-White constituent des immobilisations pour celui-ci) égal à la différence entre son assiette fiscale et le montant réalisé à la vente ou à l'échange. Le gain en capital réalisé ou la perte en capital subie à la vente ou à l'échange de telles actions ordinaires de Tri-White détenues pendant plus de un an à compter de la date d'achat est admissible à titre de gain ou de perte en capital à long terme. La période de détention d'une telle action ordinaire de Tri-White commencera à la date d'acquisition de ces actions ordinaires de Tri-White. En général, un gain en capital à long terme pourrait être assujéti à un impôt américain réduit et les pertes en capital à long terme pourraient être restreintes.

Retenue d'impôt de réserve

Dans certaines circonstances, le contribuable des États-Unis détenant des actions ordinaires de Russel, des Actions ordinaires de Tri-White ou des actions ordinaires de Tri-White qui pourraient être émises aux termes de l'option d'attribution en excédent pourrait être assujéti à la retenue d'impôt de réserve américaine au taux de 31 % à l'égard des paiements effectués relativement à des actions ordinaires de Russel, à des Actions ordinaires de Tri-White ou à des actions ordinaires de Tri-White qui pourraient être émises aux termes de l'option d'attribution en excédent ou à l'égard d'un produit en espèces tiré de la vente ou de l'échange de telles actions. La retenue d'impôt de réserve ne s'applique que si (i) le bénéficiaire omet de fournir son numéro d'identification du contribuable (« NIC ») qui, pour un particulier, correspondrait à son numéro d'assurance sociale, (ii) l'*Internal Revenue Service* avise le payeur que le NIC fourni par le bénéficiaire est erroné, (iii) l'*Internal Revenue Service* avise le payeur que le bénéficiaire a omis de dûment déclarer les versements d'intérêt ou de dividendes ou (iv) dans certaines circonstances, le bénéficiaire omet d'attester, sous peine de parjure, qu'il a fourni le bon NIC et qu'il n'a pas été avisé par l'*Internal Revenue Service* qu'il est assujéti à une retenue d'impôt de réserve pour avoir omis de déclarer des versements d'intérêt et de dividendes. La retenue d'impôt de réserve ne s'applique pas aux versements effectués aux bénéficiaires exonérés, tels que les sociétés et les organisations exonérées d'impôt. Il est recommandé aux porteurs de consulter leurs propres conseillers en fiscalité pour savoir s'ils peuvent être exonérés de la retenue d'impôt de réserve et connaître la marche à suivre pour obtenir une telle exonération. Le montant d'une retenue d'impôt de réserve effectuée sur une somme devant être versée à un porteur est généralement admissible à titre de crédit à l'égard de l'impôt sur le revenu fédéral américain payable par le porteur et donne à celui-ci droit à un remboursement, à la condition que les renseignements requis soient fournis à l'*Internal Revenue Service*.

Reventes de droits et d'actions ordinaires de Tri-White par des personnes des États-Unis

Les droits, les Actions ordinaires de Tri-White et les actions ordinaires de Tri-White qui pourraient être émises aux termes de l'option d'attribution en excédent ne sont pas inscrits en vertu de la Loi de 1933. Les droits, les Actions ordinaires de Tri-White et les actions ordinaires de Tri-White peuvent être transférés uniquement (i) dans le cadre d'une opération avec un non-résident qui respecte les exigences de la règle 904 du règlement S promulgué en vertu de la Loi de 1933, (ii) à un investisseur institutionnel agréé qui respecte certaines exigences relatives aux connaissances et à l'expérience en matière de placement aux termes d'une dispense d'inscription accordée en vertu de la Loi de 1933, selon ce qui sera déterminé au seul gré de Russel après avoir obtenu des avis juridiques ou autres attestations jugés satisfaisants, (iii) à une personne que le vendeur croit raisonnablement être un acheteur institutionnel admissible (*qualified institutional buyer*) au sens de la règle 144A promulguée en vertu de la Loi de 1933 qui achète pour son propre compte ou pour le compte d'un acheteur institutionnel admissible dans le cadre d'une opération qui respecte les exigences de la règle 144A (si elle est applicable) ou (iv) aux termes d'une déclaration d'inscription en vertu de la Loi de 1933 et dans chaque cas conformément à toutes les lois applicables en matière de valeurs mobilières des États-Unis.

ADMISSIBILITÉ AUX FINS DE PLACEMENT AU CANADA

De l'avis de Davies, Ward & Beck, conseillers juridiques de Russel, et de Tory Tory DesLauriers & Binnington, conseillers juridiques des preneurs fermes, sous réserve du respect des normes de prudence en matière de placement et des dispositions générales en matière de placement des lois mentionnées ci-après (et, s'il y a lieu, de leur règlement d'application) et, dans certains cas, sous réserve des exigences additionnelles relatives aux politiques et objectifs en matière de prêt ou de placement, les droits, s'ils avaient été émis à la date des présentes, et les actions ordinaires de Tri-White visées par les présentes, si elles avaient été acquises à la date des présentes, ne constitueraient pas des placements interdits en vertu des lois suivantes :

la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt* (Canada)

la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada)

la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension* (Canada)

la *Loi sur les régimes de retraite* (Ontario)

la loi intitulée *Financial Institutions Act* (Colombie-Britannique)

la *Loi sur les assurances* (Québec) (à l'égard des assureurs, sauf les fonds de garantie, les sociétés mutuelles, les fonds d'assurance et les ordres professionnels)

la *Loi sur les sociétés de fiducie et les sociétés d'épargne* (Québec) (à l'égard des sociétés d'épargne qui investissent leurs propres fonds et des sociétés de fiducie qui investissent leurs propres fonds et les sommes qu'elle reçoivent sous forme de dépôts)

la *Loi sur les régimes complémentaires de retraite* (Québec).

De l'avis des conseillers juridiques, dans la mesure où les actions ordinaires de Tri-White sont inscrites à la cote d'une bourse de valeurs visée par règlement à compter de la date d'émission des droits ou dans la mesure où Tri-White est admissible à choisir et choisit, dans sa première déclaration de revenus, d'être une société publique à compter de la date de sa constitution, les droits et les actions ordinaires de Tri-White constitueront des placements admissibles en vertu de la Loi de l'impôt pour les fiducies régies par un régime enregistré d'épargne-retraite, un fond enregistré de revenu de retraite ou un régime de participation différée aux bénéfices. En outre, de l'avis des conseillers juridiques, les droits et les actions ordinaires de Tri-White ne constitueraient pas, s'ils étaient émis à la date des présentes, des biens étrangers pour les fins de la partie XI de la Loi de l'impôt.

VÉRIFICATEURS, AGENT DES TRANSFERTS ET AGENT CHARGÉ DE LA TENUE DES REGISTRES

L'agent des transferts et agent chargé de la tenue des registres de Tri-White est Compagnie Trust CIBC Mellon, à ses bureaux principaux de Toronto. Les vérificateurs de Tri-White sont Deloitte & Touche, comptables agréés.

QUESTIONS D'ORDRE JURIDIQUE

Les questions mentionnées sous la rubrique « Admissibilité aux fins de placement » et certaines autres questions d'ordre juridique relatives au présent placement seront tranchées pour le compte de Russel par Davies, Ward &

Beck et pour le compte des preneurs fermes par Tory Tory DesLauriers & Binnington. Blake, Cassels & Graydon a conseillé Tri-White relativement à la réorganisation. Les associés, conseillers juridiques et avocats de Davies, Ward & Beck, de Tory Tory DesLauriers & Binnington et de Blake, Cassels & Graydon sont collectivement propriétaires, directement ou indirectement, de moins de un pour cent des actions ordinaires de Russel.

DROITS DE RÉOLUTION ET SANCTIONS CIVILES

Les lois établies par diverses autorités législatives au Canada confèrent à l'acquéreur un droit de résolution qui ne peut être exercé que dans les deux jours suivant la réception réelle ou réputée du prospectus et des modifications. Ces lois permettent également à l'acquéreur de demander la nullité ou, dans certains cas, des dommages-intérêts par suite d'opérations de placement effectuées avec un prospectus ou des modifications contenant des informations fausses ou trompeuses ou par suite de la non-transmission du prospectus ou des modifications. Toutefois, ces diverses actions doivent être exercées dans des délais déterminés. On se reportera aux dispositions applicables et on consultera éventuellement un conseiller juridique.

TRI-WHITE CORPORATION

ÉTATS FINANCIERS CUMULÉS

Le soussigné, chef des services financiers de Tri-White, affirme que les bilans cumulés de Tri-White aux 31 décembre 1996 et 1995 et les états cumulés connexes des résultats, des bénéfices non répartis et de l'évolution de la situation financière des trois exercices compris dans la période de trois ans terminée le 31 décembre 1996 ainsi que le bilan au 30 septembre 1997 et les états cumulés connexes des résultats, des bénéfices non répartis et de l'évolution de la situation financière de la période de neuf mois terminée à cette date, lesquels suivent le présent rapport, ont été préparés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus.

Tom Cuthbertson
Chef des services financiers
Le 21 novembre 1997

Rapport des vérificateurs

Aux administrateurs de Russel Metals Inc. et de Tri-White Corporation (« Tri-White »)

Nous avons vérifié les bilans cumulés de Tri-White aux 31 décembre 1996 et 1995 et les états cumulés connexes des résultats, des bénéfices non répartis et de l'évolution de la situation financière des trois exercices compris dans la période de trois ans terminée le 31 décembre 1996. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de Russel Metals Inc. et de Tri-White. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur nos vérifications.

Nos vérifications ont été effectuées conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers cumulés présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de Tri-White aux 31 décembre 1996 et 1995 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour les trois exercices compris dans la période de trois ans terminée le 31 décembre 1996 selon les principes comptables généralement reconnus.

(signé) Deloitte & Touche
Comptables agréés

Toronto (Ontario)
Le 22 octobre 1997 (sauf pour la note 12 qui est datée du 21 novembre 1997)

TRI-WHITE CORPORATION

BILANS CUMULÉS

(en milliers de dollars)	Aux 31 décembre		Au 30 septembre
	1995	1996	1997
			(non vérifié)
ACTIF			
Actif à court terme			
Débiteurs	16 946 \$	16 831 \$	20 798 \$
Stocks	175	463	416
Charges payées d'avance et autres actifs	1 337	965	2 067
	18 458	18 259	23 281
Immobilisations (note 3)	65 370	69 529	71 835
Impôts reportés (note 6)	—	4 821	1 904
	<u>83 828 \$</u>	<u>92 609 \$</u>	<u>97 020 \$</u>
PASSIF ET CAPITAUX PROPRES			
Passif à court terme			
Dette bancaire (note 4)	25 751 \$	17 775 \$	5 553 \$
Créditeurs et charges à payer	16 339	13 233	14 383
Tranche de la provision au titre de la restauration des sites			
échéant à moins d'un an (note 8)	—	3 700	4 263
Impôts sur le revenu exigibles (note 6)	1 382	—	1 886
	43 472	34 708	26 085
Provision au titre de la restauration des sites (note 8)	—	13 000	11 000
Somme due à des apparentés (note 5)	19	9 623	16 913
Impôts reportés (note 6)	474	—	—
	43 965	57 331	53 998
Capitaux propres (note 7)	39 863	35 278	43 022
	<u>83 828 \$</u>	<u>92 609 \$</u>	<u>97 020 \$</u>

AU NOM DU CONSEIL

(signé) BRUCE V. WALTER
administrateur

(signé) K. RAI SAHI
administrateur

TRI-WHITE CORPORATION

ÉTATS CUMULÉS DES RÉSULTATS

(en milliers de dollars)	Exercices terminés les 31 décembre			Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	1994	1995	1996	1996	1997
				(non vérifié)	
Produits	116 755 \$	127 901 \$	137 448 \$	107 872 \$	115 750 \$
Coût des ventes et frais d'exploitation	106 857	116 646	127 924	96 942	99 158
	9 898	11 255	9 524	10 930	16 592
Intérêts débiteurs (notes 4 et 5)	1 317	2 516	2 578	1 965	4 248
Bénéfice d'exploitation avant les éléments suivants ...	8 581	8 739	6 946	8 965	12 344
Charge pour la restauration des sites (note 8)	—	—	16 700	—	—
Bénéfice (perte) avant impôts sur le revenu	8 581	8 739	(9 754)	8 965	12 344
Provision pour impôts sur le revenu (recouvrement) (note 6)	3 155	3 433	(3 690)	3 613	4 934
Bénéfice net (perte nette) de la période	<u>5 426 \$</u>	<u>5 306 \$</u>	<u>(6 064) \$</u>	<u>5 352 \$</u>	<u>7 410 \$</u>

ÉTATS CUMULÉS DES BÉNÉFICES NON RÉPARTIS

(en milliers de dollars)	Exercices terminés les 31 décembre			Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	1994	1995	1996	1996	1997
				(non vérifié)	
Solde au début	7 055 \$	12 481 \$	16 867 \$	16 867 \$	11 148 \$
Bénéfice net (perte nette) de la période	5 426	5 306	(6 064)	5 352	7 410
Ajustements découlant de la fusion (note 5) ..	—	(920)	345	345	—
Solde à la fin	<u>12 481 \$</u>	<u>16 867 \$</u>	<u>11 148 \$</u>	<u>22 564 \$</u>	<u>18 558 \$</u>

TRI-WHITE CORPORATION

ÉTATS CUMULÉS DE L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

(en milliers de dollars)	Exercices terminés les 31 décembre			Périodes de neuf mois terminées les 30 septembre	
	1994	1995	1996	1996	1997
				(non vérifié)	
Activités d'exploitation					
Bénéfice net (perte nette) de la période ..	5 426 \$	5 306 \$	(6 064)\$	5 352 \$	7 410 \$
Amortissement	2 332	2 715	2 768	2 133	2 873
Impôts reportés	1 273	2 672	(5 295)	1 658	2 917
Perte (gain) à la vente d'immobilisations ...	15	(352)	(340)	(195)	(334)
Encaisse provenant des (affectée aux)					
activités d'exploitation	9 046	10 341	(8 931)	8 948	12 866
Variation des éléments du fonds					
de roulement					
Débiteurs	(7 071)	2 857	115	(2 377)	(3 967)
Stocks	—	(175)	(288)	(24)	47
Créditeurs et charges à payer et provision					
au titre de la restauration des sites	(3 364)	4 723	13 594	302	(287)
Impôts sur le revenu exigibles	(269)	263	(1 382)	196	1 886
Autres	1 716	(2 400)	1 104	(397)	(1 567)
Encaisse provenant des activités					
d'exploitation	58	15 609	4 212	6 648	8 978
Activités d'investissement					
Achat d'immobilisations	(5 227)	(38 605)	(7 364)	(6 267)	(4 462)
Produit de la vente d'immobilisations	578	2 153	508	310	416
Encaisse affectée aux activités					
d'investissement	(4 649)	(36 452)	(6 856)	(5 957)	(4 046)
Activités de financement					
Augmentation (diminution) des sommes					
dues à des apparentés	10 041	934	9 604	(2 741)	7 290
Émission d'actions ordinaires	—	—	1 016	1 016	—
Encaisse provenant des (affectée aux)					
activités de financement	10 041	934	10 620	(1 725)	7 290
Augmentation (diminution) de l'encaisse ...	5 450	(19 909)	7 976	(1 034)	12 222
Situation de trésorerie au début	(11 292)	(5 842)	(25 751)	(25 751)	(17 775)
Situation de trésorerie à la fin	(5 842)\$	(25 751)	(17 775)\$	(26 785)\$	(5 553)\$

La situation de trésorerie représente la dette bancaire.

TRI-WHITE CORPORATION

NOTES COMPLÉMENTAIRES

(L'information portant sur les données aux 30 septembre 1997 et 1996 est non vérifiée.)

1. Mode de présentation

Les présents états financiers cumulés reflètent la situation financière, les résultats d'exploitation et l'évolution de la situation financière comme si les activités suivantes de Russel Metals Inc. (« Russel ») avaient été exploitées sur une base cumulée sous le nom de Tri-White Corporation (« Tri-White ») à compter du 1^{er} janvier 1994.

Les présents états financiers cumulés comprennent les activités de camionnage de Tri-Line Expressways Ltd. et de ses filiales ainsi que celles de la société de transport ferroviaire de passagers White Pass & Yukon Route (« White Pass ») qui exploite plusieurs sociétés dont Pacific and Arctic Railway and Navigation Company, Skagway Terminal Company, British Columbia—Yukon Railway Company et certains actifs d'exploitation de The British Yukon Railway Company.

2. Sommaire des principales conventions comptables

Les présents états financiers cumulés ont été préparés selon les principes comptables généralement reconnus et comprennent les principales conventions comptables suivantes :

a) Immobilisations et amortissement

Les terrains, les bâtiments, les docks et le matériel sont comptabilisés au coût. L'amortissement est calculé aux taux selon lesquels le coût original de ces immobilisations est imputé aux activités sur leur durée de vie utile estimative qui est approximativement de 20 ans pour les bâtiments et les ponts, de 40 ans pour les docks et de 10 ans pour le matériel. Les terrains et les tunnels ne font pas l'objet d'un amortissement.

b) Impôts sur le revenu

Tri-White comptabilise ses impôts sur le revenu selon la méthode du report d'impôts en vertu de laquelle les bénéfices sont assujettis aux impôts sur le revenu visant les bénéfices déclarés.

Les écarts entre ces impôts et les impôts exigibles sont présentés dans les comptes. Ces écarts découlent du fait que certains éléments des produits et des charges ne sont pas déclarés au même moment dans les comptes et à des fins fiscales.

c) Conversion de devises

Les comptes de filiales étrangères sont convertis en dollars canadiens aux taux de change en vigueur à la date du bilan. Les produits et les charges sont convertis au taux de change moyen de l'exercice. Les gains ou les pertes découlant de la conversion sont présentés comme un élément distinct des capitaux propres.

d) Utilisation d'estimations

La préparation d'états financiers cumulés conformément aux principes comptables généralement reconnus exige que la direction procède à des estimations et établisse des hypothèses qui ont des répercussions sur les montants comptabilisés au titre des éléments d'actif et de passif et sur la présentation des éléments d'actif et de passif éventuels à la date des états financiers ainsi que sur les montants comptabilisés au titre des produits et des charges au cours des périodes visées. La charge pour la restauration des sites comprend les montants liés aux coûts de nettoyage des sites, lesquels sont établis selon la meilleure estimation de la direction. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

3. Immobilisations

(en milliers de dollars)	Aux 31 décembre		Au 30 septembre
	1995	1996	1997
			(non vérifié)
Coût			
Terrains et bâtiments	9 873 \$	10 395 \$	12 596 \$
Docks	36 848	42 262	42 626
Matériel	41 607	40 477	41 894
	<u>88 328</u>	<u>93 134</u>	<u>97 116</u>
Amortissement cumulé			
Terrains et bâtiments	2 749	2 994	3 357
Docks	2 079	2 324	3 226
Matériel	18 130	18 287	18 698
	<u>22 958</u>	<u>23 605</u>	<u>25 281</u>
Montant net	<u>65 370 \$</u>	<u>69 529 \$</u>	<u>71 835 \$</u>

4. Dette bancaire

La dette bancaire représente les fonds empruntés en vertu de la facilité de crédit renouvelable de Russel. Tri-White paie des intérêts à Russel selon les soldes quotidiens moyens non réglés. L'intérêt versé à Russel équivaut au montant payé par Russel en vertu de leur facilité de crédit renouvelable. Les taux d'intérêt sont calculés aux taux préférentiels applicables, majorés d'un pourcentage variant selon la capacité de Russel à satisfaire à certaines conditions financières. Tri-White a nanti ses débiteurs et ses stocks pour garantir la facilité de crédit renouvelable de Russel.

5. Sommes dues à des apparentés

a) Soldes non réglés

Tri-White dispose d'un certain nombre de prêts et d'emprunts non réglés conclus avec Russel et ses filiales. Tous ces emprunts sont non garantis, payables sur demande et ne comportent aucune modalité de remboursement.

Deux filiales de Tri-White ont contracté des prêts auprès de Russel en vue d'acquérir des actions privilégiées d'une filiale de Russel. Russel exigera le règlement de ces prêts advenant le rachat des actions privilégiées. Par conséquent, les actions privilégiées ont été portées en réduction des prêts.

Emprunts contractés auprès d'apparentés (prêts consentis à des apparentés) :

(en milliers de dollars)	Aux 31 décembre		Au 30 septembre
	1995	1996	1997
			(non vérifié)
Sans intérêt	3 067 \$	(7 329) \$	3 961 \$
À intérêt fixe	—	—	126 000
À intérêt flottant	(3 048)	16 952	16 952
	19	9 623	146 913
Actions privilégiées portées en réduction	—	—	130 000
	<u>19 \$</u>	<u>9 623 \$</u>	<u>16 913 \$</u>

Le taux d'intérêt sur les emprunts à taux fixe est de 5¼ %. Les emprunts à taux flottant sont calculés au taux préférentiel majoré de ¼ % ou de ½ %.

b) Intérêts débiteurs

(en milliers de dollars)	31 décembre			30 septembre	
	1994	1995	1996	1996	1997
					(non vérifié)
Intérêts sur la dette bancaire	1 015 \$	2 077 \$	2 195 \$	1 700 \$	1 335 \$
Intérêts sur les emprunts contractés auprès d'apparentés	302	439	383	265	2 913
	<u>1 317 \$</u>	<u>2 516 \$</u>	<u>2 578 \$</u>	<u>1 965 \$</u>	<u>4 248 \$</u>

c) Frais de gestion

Les frais d'exploitation comprennent des frais payés à Russel au titre de la gestion et d'autres services fournis par Russel qui sont normalement facturés à la fin de l'exercice. Les frais de gestion sont comptabilisés à leur montant d'échange.

(en milliers de dollars)	31 décembre			30 septembre	
	1994	1995	1996	1996	1997
					(non vérifié)
Frais de gestion	<u>650 \$</u>	<u>900 \$</u>	<u>900 \$</u>	<u>300 \$</u>	<u>— \$</u>

d) Ajustements découlant de la fusion imputés aux bénéfices non répartis

Le 31 décembre 1995, une filiale de Tri-White a acheté une filiale liée de Russel, ce qui a nécessité un ajustement entraînant une baisse de 920 000 \$ des bénéfices non répartis.

Le 1^{er} juillet 1996, une filiale de Tri-White a fusionné avec une filiale liée de Russel. La fusion a donné lieu à un ajustement entraînant une hausse de 345 000 \$ des bénéfices non répartis.

6. Impôts sur le revenu

- a) Le taux d'imposition réel de Tri-White est calculé de la façon suivante :

	31 décembre			30 septembre	
	1994	1995	1996	1996	1997
				(non vérifié)	
Taux d'imposition combiné moyen prévu par la loi	41,5 %	41,5 %	41,5 %	41,5 %	41,5 %
Taux d'imposition réel inférieur appliqués aux bénéfices des					
filiales étrangères	(3,7 %)	(1,4 %)	(3,3 %)	(1,9 %)	(1,4 %)
Autres	(1,0 %)	(0,8 %)	(0,4 %)	0,7 %	(0,1 %)
Taux d'imposition réel moyen	<u>36,8 %</u>	<u>39,3 %</u>	<u>37,8 %</u>	<u>40,3 %</u>	<u>40,0 %</u>

- b) Les reports prospectifs de pertes d'exploitation nettes de Tri-White à des fins fiscales au 31 décembre 1996, lesquelles pertes sont incluses dans les impôts reportés, viennent à échéance de la façon suivante :

(en milliers de dollars)	Date d'échéance	Montant
	1999	733 \$
	2000	452
	2001	1 812
	2002	836

Les reports de pertes d'exploitation nettes de Tri-White devraient être entièrement utilisés en 1997.

De plus, au 31 décembre 1996, les écarts temporaires et l'amortissement aux fins de l'impôt de Tri-White pouvant être utilisés au cours d'exercices ultérieurs étaient supérieurs d'environ 8,5 millions de dollars à la valeur comptable.

7. Capitaux propres

(en milliers de dollars)	31 décembre		30 septembre
	1995	1996	1997
			(non vérifié)
Capital-actions			
Pacific and Arctic Railway and Navigation Company			
Autorisé			
17 660 actions ordinaires d'une valeur nominale de 100 \$			
Émis et en circulation			
17 660 actions ordinaires	1 883 \$	1 883 \$	1 883 \$
Skagway Terminal Company			
Autorisé			
120 000 actions ordinaires sans valeur nominale			
Émis et en circulation			
116 900 actions ordinaires	1 398	1 398	1 398
British Columbia — Yukon Railway Company			
Autorisé			
10 000 actions ordinaires d'une valeur nominale de 100 \$			
Émis et en circulation			
9 840 actions ordinaires	984	984	984
Tri-Line Expressways Ltd.			
Autorisé			
Un nombre illimité d'actions ordinaires (un nombre illimité d'actions privilégiées et			
d'actions privilégiées spéciales en 1995)			
Émis et en circulation			
10 000 actions ordinaires (1 000 en 1995)	1	5 617	5 617
Aucune action privilégiée (1 000 en 1995)	4 600	—	—
	<u>8 866</u>	<u>9 882</u>	<u>9 882</u>
Surplus d'apport	11 143	11 143	11 143
Bénéfices non répartis	16 867	11 148	18 558
Ajustement cumulatif lié à la conversion	<u>2 987</u>	<u>3 105</u>	<u>3 439</u>
	<u>39 863 \$</u>	<u>35 278 \$</u>	<u>43 022 \$</u>

8. Provision au titre de la restauration des sites

Le bénéfice de Tri-White pour l'exercice terminé le 31 décembre 1996 comprend une charge de 16,7 millions de dollars qui couvre les frais de nettoyage des sites que doit assumer White Pass. Au 30 septembre 1997, le solde de la provision au titre de la restauration des sites s'élève à 15,3 millions de dollars, montant qui devrait être dépensé sur plusieurs exercices.

9. Information sectorielle

- a) Tri-White a divisé ses activités selon les principaux secteurs qu'elle exploite, de la façon suivante :
- i) Les activités de camionnage, regroupant Tri-Line Expressways Ltd et ses filiales, consistent en un transporteur de marchandises générales et spécialisées.
 - ii) Les activités liées au transport ferroviaire de touristes, assurées par White Pass & Yukon Route, sont exercées principalement aux États-Unis.
- b) Résultats par secteur d'activité et par secteur géographique :

(en milliers de dollars)	31 décembre			30 septembre	
	1994	1995	1996	1996	1997
				(non vérifié)	
Produits					
Activités ferroviaires — États-Unis	11 995 \$	17 549 \$	19 670 \$	19 527 \$	25 633 \$
Activités ferroviaires — Canada	2 829	1 132	946	922	1 183
	14 824	18 681	20 616	20 449	26 816
Activités de camionnage — Canada	101 931	109 220	116 832	87 423	88 934
	116 755 \$	127 901 \$	137 448 \$	107 872 \$	115 750 \$
Bénéfice d'exploitation par secteur					
Activités ferroviaires — États-Unis	3 993 \$	6 203 \$	5 564 \$	7 411 \$	11 043 \$
Activités ferroviaires — Canada	576	181	141	290	399
	4 569	6 384	5 705	7 701	11 442
Activités de camionnage — Canada	5 329	4 871	3 819	3 229	5 150
	9 898 \$	11 255 \$	9 524 \$	10 930 \$	16 592 \$
Dépenses en immobilisations					
Activités ferroviaires — États-Unis	2 870 \$	34 394 \$	5 943 \$	5 175 \$	3 463 \$
Activités ferroviaires — Canada	—	—	141	—	—
	2 870	34 394	6 084	5 175	3 463
Activités de camionnage — Canada	2 357	4 211	1 280	1 092	999
	5 227 \$	38 605 \$	7 364 \$	6 267 \$	4 462 \$
Amortissement					
Activités ferroviaires — États-Unis	624 \$	742 \$	742 \$	602 \$	1 370 \$
Activités ferroviaires — Canada	6	6	10	9	27
	630	748	752	611	1 397
Activités de camionnage — Canada	1 702	1 967	2 016	1 522	1 476
	2 332 \$	2 715 \$	2 768 \$	2 133 \$	2 873 \$
Actifs sectoriels					
Activités ferroviaires — États-Unis	34 876 \$	49 444 \$	53 675 \$	63 806 \$	58 157 \$
Activités ferroviaires — Canada	(2 375)	890	6 479	(7 444)	6 319
	32 501	50 334	60 154	56 362	64 476
Activités de camionnage — Canada	22 550	33 494	32 455	37 259	32 544
	55 051 \$	83 828 \$	92 609 \$	93 621 \$	97 020 \$

10. Éventualités et engagements

- a) Tri-White et certaines de ses filiales font l'objet de quelques poursuites. Bien que l'issue de ces poursuites ne puisse être déterminée, la direction est d'avis que le règlement des actions intentées contre elle n'aura aucune incidence négative importante sur la situation financière de Tri-White. Dans le cadre de la réorganisation mentionnée à la note 12, Russel indemniserait Tri-White pour les pertes subies à la suite de certaines poursuites auxquelles fait face White Pass.
- b) Au 31 décembre 1996, Tri-White et ses filiales avaient des engagements en vertu de contrats de location-exploitation, comportant des modalités diverses, exigeant les versements annuels approximatifs suivants : 3 145 000 \$ en 1997; 2 846 000 \$ en 1998; 2 674 000 \$ en 1999; 2 353 000 \$ en 2000; 2 246 000 \$ en 2001; 1 659 000 \$ en 2002 et pour les exercices ultérieurs. En 1997, Tri-Line a conclu un contrat de location d'une durée de dix ans visant une nouvelle installation, ce qui se traduira par un engagement additionnel de 576 000 \$ par année à compter d'avril 1998.
- c) Les activités et les biens de Tri-White sont soumis, et continueront d'être soumis, à un ensemble de lois et d'exigences en matière d'environnement du ressort des gouvernements fédéral, provinciaux, territoriaux et d'état ainsi que des administrations municipales et locales et ce, tant au Canada qu'aux États-Unis. Ces lois et exigences ont trait, entre autres choses, aux émissions atmosphériques, à la gestion des contaminants y compris les matériaux et les déchets dangereux, aux déversements dans les cours d'eau et aux mesures pour

corriger les dommages à l'environnement. Tri-White est d'avis qu'elle a pu déterminer et constituer une provision au titre des frais liés aux questions environnementales connues, y compris les questions de conformité aux lois et l'évaluation de l'état de ses biens du point de vue environnemental et les mesures correctives à apporter, que ces biens lui appartiennent actuellement ou qu'ils lui aient déjà appartenu, ou qu'il s'agisse d'autres biens à l'égard desquels elle pourrait avoir une responsabilité sur le plan environnemental.

Le total des coûts et des obligations que doit assumer Tri-White au titre des questions environnementales ne peut être évalué avec certitude en raison, entre autres choses, des divers points susmentionnés, de l'évolution des lois et exigences en matière d'environnement et de la nécessité de mener d'autres enquêtes. En 1996, Tri-White a constitué une provision au titre de la restauration des sites pour couvrir le coût potentiel du nettoyage des sites. Il s'agit de la meilleure estimation que peut faire la direction quant aux coûts futurs.

11. Juste valeur des instruments financiers

La valeur comptable des actifs et des passifs financiers se rapproche de leur juste valeur.

12. Événements postérieurs à la date du bilan

Russel élabore actuellement une réorganisation et une émission de droits, qui se traduiront par l'aliénation de sa participation dans Tri-White à la suite de l'émission de droits. Dans le cadre de la réorganisation, Russel et Tri-White proposent de régler la totalité des soldes entre apparentés et de capitaliser la dette bancaire.

**ATTESTATION DE
TRI-WHITE CORPORATION
ET DU PROMOTEUR**

Le 21 novembre 1997

Le texte qui précède constitue un exposé complet, véridique et clair de tous les faits importants se rapportant aux titres offerts par le présent prospectus, tel qu'il est requis par la partie 7 de la loi intitulée *Securities Act* (Colombie-Britannique), par la partie 8 de la loi intitulée *Securities Act* (Alberta), par la partie XI de la loi intitulée *The Securities Act, 1988* (Saskatchewan), par la partie VII de la *Loi sur les valeurs mobilières* (Manitoba), par la partie XV de la *Loi sur les valeurs mobilières* (Ontario), par l'article 63 de la loi intitulée *Securities Act* (Nouvelle-Écosse), par la partie II de la loi intitulée *Securities Act* (Île-du-Prince-Édouard), par l'article 13 de la *Loi sur la protection contre les fraudes en matière de valeurs* (Nouveau-Brunswick) et par la partie XIV de la loi intitulée *Securities Act* (Terre-Neuve) et par leurs règlements d'application respectifs et par l'annexe C du règlement d'application de la *Loi sur les valeurs mobilières* (territoire du Yukon), et ne contient aucune information fausse ou trompeuse, au sens de la *Loi sur les valeurs mobilières* (Québec) et de son règlement d'application, susceptible d'affecter la valeur ou le cours des titres qui font l'objet du placement.

TRI-WHITE CORPORATION

(signé) K. RAI SAHI
Chef de la direction

(signé) THOMAS W. CUTHBERTSON
Chef des services financiers

(signé) BRUCE V. WALTER
Administrateur

(signé) ARNI C. THORSTEINSON
Administrateur

Au nom du promoteur :

RUSSEL METALS INC.

(signé) EDWARD M. SIEGEL
Chef de la direction

(signé) BRIAN R. HEDGES
Chef des services financiers

(signé) BRUCE V. WALTER
Administrateur

(signé) K. RAI SAHI
Administrateur

ATTESTATION DES PRENEURS FERMES

Le 21 novembre 1997

À notre connaissance, le texte qui précède constitue un exposé complet, véridique et clair de tous les faits importants se rapportant aux titres offerts par le présent prospectus, tel qu'il est requis par la partie 8 de la loi intitulée *Securities Act* (Alberta), par la partie 9 de la loi intitulée *Securities Act* (Colombie-Britannique), par la partie VII de la *Loi sur les valeurs mobilières* (Manitoba), par l'article 13 de la *Loi sur la protection contre les fraudes en matière de valeurs* (Nouveau-Brunswick), par la partie XIV de la loi intitulée *Securities Act* (Terre-Neuve), par l'article 64 de la loi intitulée *Securities Act* (Nouvelle-Écosse), par la partie XV de la *Loi sur les valeurs mobilières* (Ontario) et de ses règlements d'application, par la partie II de la loi intitulée *Securities Act* (Île-du-Prince-Édouard), par la partie II de la loi intitulée *Securities Act* (Saskatchewan) et par l'annexe C des règlements d'application de la *Loi sur les valeurs mobilières* (territoire du Yukon). À notre connaissance, le présent prospectus ne contient aucune information fausse ou trompeuse susceptible d'affecter la valeur ou le cours des titres qui font l'objet du placement, au sens de la *Loi sur les valeurs mobilières* (Québec) et de son règlement d'application.

Corporation Gordon Capital

par (signé) BRAD CAMERON

La Société de valeurs First Marathon Limitée

par (signé) PETER L. JONES

Lévesque Beaubien Geoffrion Inc.

par (signé) JOHN D. MCKINNON

Canaccord Capital Corporation

par (signé) CHRISTOPHER M. HENLEY

Trilon Securities Corporation

par (signé) TREVOR D. KERR

La liste suivante comprend le nom de chaque personne ou société détenant une participation, directe ou indirecte, d'au moins 5 % dans le capital de :

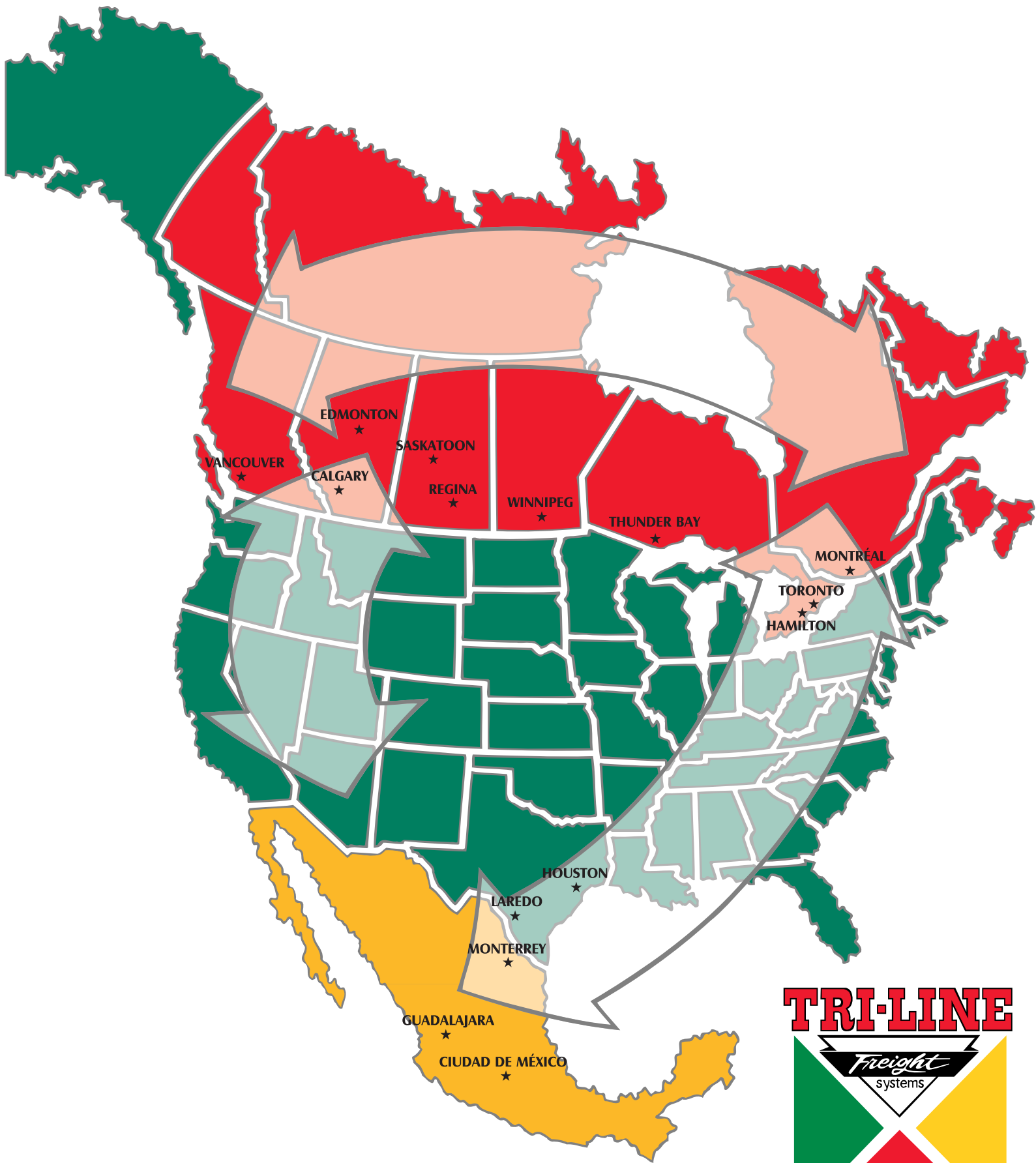
CORPORATION GORDON CAPITAL : J.R. Connacher, J.N. Green, Pacific Century GC Holdings Inc. et John Warwick;

LA SOCIÉTÉ DE VALEURS FIRST MARATHON LIMITÉE : filiale en propriété exclusive de First Marathon Inc.;

LÉVESQUE BEAUBIEN GEOFFRION INC. : propriété exclusive de Lévesque, Beaubien et Compagnie Inc., filiale en propriété majoritaire d'une banque canadienne;

CANACCORD CAPITAL CORPORATION : Peter M. Brown (par l'intermédiaire de MacLachlan Investments Corporation), Michael G. Greenwood (directement et par l'intermédiaire de 728541 Alberta Ltd.), Dennis N. Burdett, Michael W. Murphy (directement et par l'intermédiaire de 517387 B.C. Ltd.) et Mark J. Polubiec. Leurs participations sont détenues indirectement par Canaccord Investment Ltd. et Canaccord Holdings Ltd.;

TRILON SECURITIES CORPORATION : filiale en propriété exclusive de Corporation financière Trilon.





BOWNE

IMPRIMÉ AU CANADA
M85149-5