

## Égalité linguistique au Nouveau-Brunswick

Le gouvernement du Nouveau-Brunswick s'est engagé à présenter une nouvelle fois à l'Assemblée législative son projet de loi 84, pour établir l'égalité linguistique entre les francophones et les anglophones de la province.

Dans le discours du Trône marquant, le 24 mars, l'ouverture d'une nouvelle session, le gouvernement a, de plus, promis de délimiter les districts scolaires selon la langue et de créer des commissions scolaires de la langue de la minorité.

## Réouverture des Guitares Norman

Après plusieurs mois d'inactivité due à un incendie, un important fabricant de guitares du Canada, Les Guitares Norman Inc., a emménagé récemment dans ses nouveaux ateliers de La Patrie, localité située près de Sherbrooke (Québec).

Depuis sa fondation en 1972, la firme s'est acquise une réputation internationale grâce à des guitares exclusives dont de nombreux musiciens vérifient tous les jours la qualité du son et la grande résistance. Elle emploie une quarantaine de personnes.

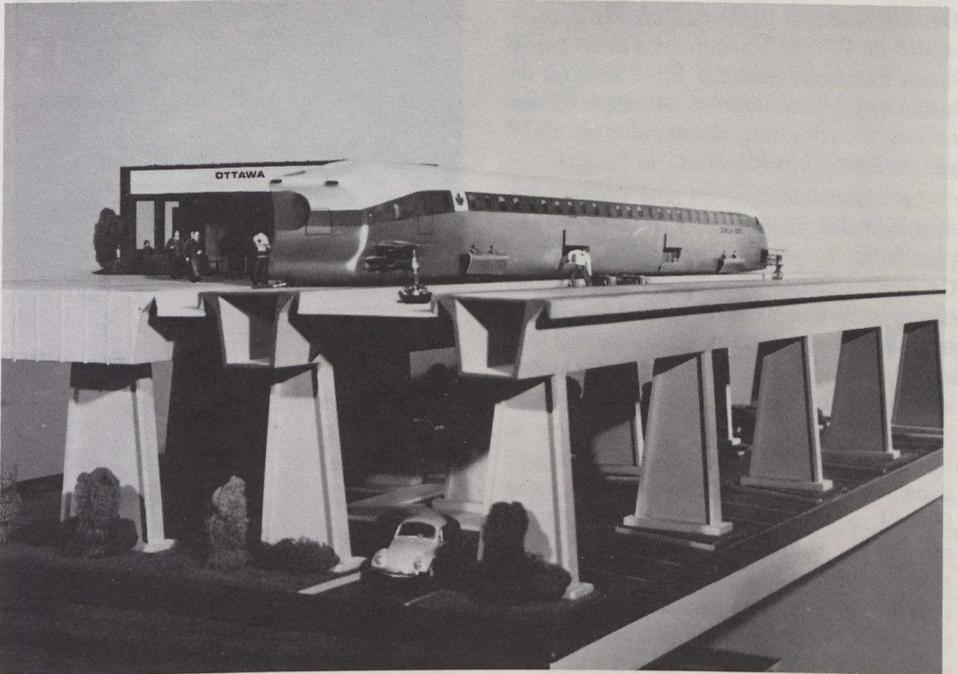
Norman utilise les bois classiques que l'on retrouve dans la plupart des guitares de qualité: l'ébène, l'acajou et le bois de rose, sans parler des possibilités sonores de l'épinette, du cerisier, de l'érable, du merisier et du noyer.

Mais la facture des guitares Norman comporte en outre une caractéristique importante. La firme fabrique des guitares très résistantes grâce à un procédé breveté qui permet au musicien d'ajuster la touche et de corriger au besoin la torsion du manche.

L'an passé, de janvier à septembre, lorsque l'incendie l'obligea à fermer ses portes, Norman avait fabriqué près de 10 000 guitares, dont 20 p. cent environ étaient destinés à l'exportation. La production avait doublé par rapport à 1979.

En 1981, la production devrait atteindre 15 000 unités représentant un chiffre d'affaires de près de \$4 millions. Soixante p. cent de cette production seront destinés aux marchés d'exportation, surtout l'Europe, mais aussi l'Australie et la Nouvelle-Zélande, l'Amérique latine et les États-Unis.

## Train à très grande vitesse au Canada d'ici la fin du siècle



Maquette du MAGLEV, mis au point au Conseil national de recherches du Canada.

Selon des études effectuées par le gouvernement canadien, un train à très grande vitesse (TGV) pourrait entrer en service d'ici la fin du siècle.

Depuis 1971, le Centre de développement des transports (CDT), organisme fédéral établi à Montréal, a lancé quelques projets de recherche sur la sustentation magnétique et son application dans le transport interurbain.

"Tout en reconnaissant qu'il faudra sans doute attendre longtemps avant qu'on puisse mettre en service un système de transport par sustentation magnétique au Canada, l'objectif à court terme est en partie de poursuivre la recherche afin de former un noyau de spécialistes initiés aux principes de la sustentation magnétique et à la technologie du moteur linéaire", affirme le CDT.

Le Conseil national de recherches s'est intéressé au développement technique d'un système de transport à sustentation magnétique qui porte le nom de MAGLEV (magnetically levitated vehicle) tandis qu'à l'Université Queen's de Kingston (Ontario), le Canadian Institute of Guided Ground Transport (CIGGT) a mené une étude de faisabilité économique du MAGLEV entre Toronto, Ottawa, Mirabel et Montréal.

L'entreprise est possible, dit-on, pourvu que les Canadiens consentent à ce projet un effort financier et technique

considérable.

L'on fera aussi une étude sur un train rapide qui relierait Mirabel, Montréal, Albany et New York.

Les TGV peuvent atteindre des vitesses de 450 kilomètres à l'heure et relierait les centres-villes de Montréal et New York, en moins de deux heures.

### TGV canadien

Le MAGLEV mis au point au Conseil national de recherches ressemble à un avion DC-9, sans ailes, sans empennage et sans moteur. Il glisse sur une voie surélevée en béton armé et peut transporter 100 passagers et leurs bagages.

L'interaction des éléments supraconducteurs, placés dans la partie inférieure du véhicule, avec des bobinages intégrés à la voie, crée un champ magnétique qui, en se propageant, tire le véhicule. A basse vitesse, le véhicule roule sur un train de roues.

Le CIGGT de l'Université Queen's a estimé à \$3 milliards (dollars de 1978) la construction d'un système de chemin de béton entre Toronto, Ottawa, Mirabel et New York.

Malgré l'ampleur des sommes mises en jeu, le CIGGT parvient à la conclusion qu'un MAGLEV transportant 151 passagers entre Toronto, Ottawa, Mirabel et Montréal pourrait être rentable et moins coûteux que le transport aérien.