

Cooperation Committee will meet to review the activities of the working groups and the progress on joint projects over the past year and to plan new areas and methods of industrial and scientific cooperation. They will also prepare the JCC meeting which should take place in December at ministerial level.

LA TECHNOLOGIE DE POINTE DU TRANSPORT URBAIN CANADIEN EN VEDETTE A L'EXPO 86

De prime abord, il peut sembler curieux que le Canada, qui ne possède que deux agglomérations de plus de trois millions d'habitants et une seule ville de plus d'un million d'habitants, ait créé une forte industrie du transport urbain. Quoi qu'il en soit, cette industrie canadienne remporte de plus en plus de succès dans le monde au fur et à mesure que de nombreux pays se tournent vers elle pour s'équiper en matériel de transport public, fiable et moderne. Cela tient au fait que depuis de longues années, le Canada a formé de nombreux spécialistes dans les domaines du transport urbain et public. Les réseaux de transport urbain qu'ils ont conçus et construits répondent quotidiennement, en toute sécurité et de manière abordable, aux besoins de millions de gens dans le monde.

Les Canadiens ont dû également concevoir de l'équipement qui peut résister aux conditions climatiques les plus rigoureuses du monde. En effet, les températures au Canada sont extrêmes (-40°C à 35°C). Les fluctuations sont également considérables. C'est pourquoi le matériel canadien doit être conçu pour être efficace dans tous les types de climat. Le chauffage et l'air climatisé, la sécurité, le confort des passagers, la réduction du bruit et de la pollution ont fait l'objet de beaucoup d'attention.

L'augmentation des coûts de la main d'oeuvre et de l'énergie, les préoccupations que suscite la pollution, ainsi que la nécessité d'orienter les investissements vers un développement urbain plus rationnel, obligent les villes à faire de plus en plus appel à des réseaux de transport public. Au Canada, le nombre de passagers transportés a augmenté sensiblement; il est passé de quelque 250 millions à 1.220 millions en 1978. L'expérience canadienne a démontré qu'un réseau moderne de transport public bien conçu peut servir d'axe à une régénération urbaine et que le transport public offre plus qu'une simple alternative à la voiture privée.

Le modèle du transport urbain du Canada, c'est le système multi-modal de la ville de Toronto. C'est un réseau intégré de lignes de métro, d'autobus, de tramways et de trolleybus circulant efficacement sur les 632 km² du Toronto métropolitain. On a également mis au point des techniques pour établir des correspondances avec les autocars et les transports ferroviaires de banlieue. Le métro de Montréal, dont l'efficacité, le silence, la propreté et la beauté architecturale sont bien connus, est également un bon exemple. Ses rames automotrices, montées sur pneus, suppriment presque totalement le bruit et les vibrations. Dans le cadre complètement fermé où évolue le métro, sa suspension sur pneus permet d'obtenir des accélérations et des freinages sûrs et fiables.

Le matériel roulant, l'équipement et les systèmes ne sont pas les seules choses qu'offre l'industrie canadienne des transports. Les composantes et les sous-systèmes électroniques, électriques