

Comité de l'industrie minière

Quinze cadres de l'industrie minière forment le nouveau Comité consultatif national de l'industrie minière, chargé d'aider le ministre d'État aux Mines à assumer ses responsabilités en ce qui a trait à l'industrie minière et aux politiques qui s'y rattachent.

Les objectifs principaux du Comité sont de faciliter les rapports entre le Ministre et les représentants de l'industrie minière et de dégager les tendances présentes et futures de l'industrie, ainsi que les problèmes et les possibilités de développement minier, tant sur le plan national qu'international.

De plus, le CCNIM conseillera le gouvernement, en évaluant les répercussions, sur les diverses régions du pays et sur l'ensemble de l'économie nationale, des projets de croissance de l'industrie minière; il servira également de cadre aux débats portant sur la contribution du secteur minier au redressement social et économique.

Le ministre d'État aux Mines, Mme Judy Erola, a insisté sur le fait que l'existence du Comité ne doit pas faire obstacle aux contacts directs entre les sociétés et organismes et le Ministère.

Le Comité s'est réuni à Ottawa le 24 juin pour étudier la conjoncture commerciale des produits miniers et la perspective d'ensemble de l'industrie minière.

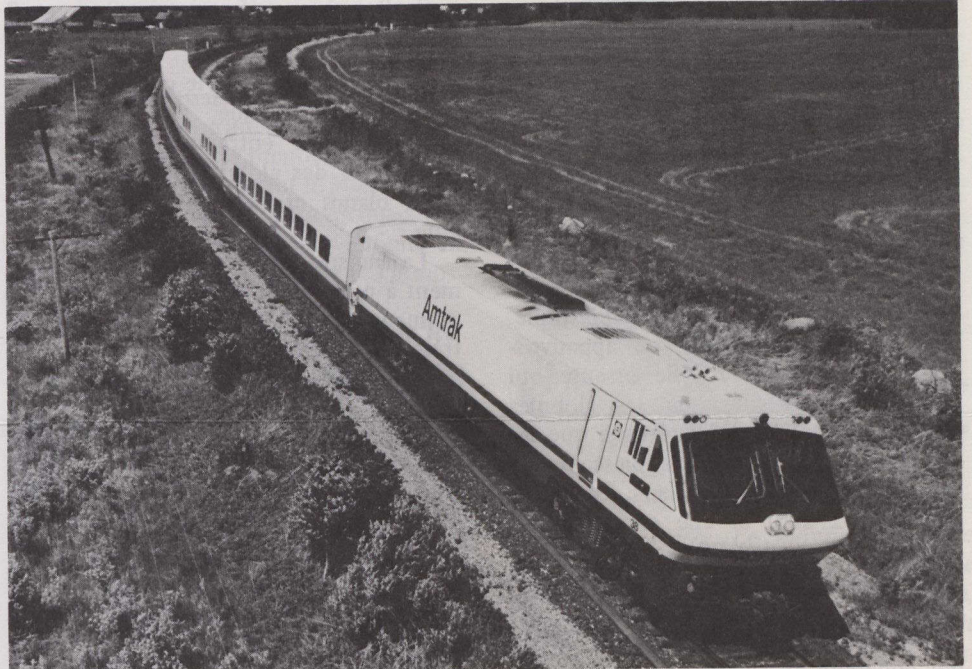
Des chercheurs sherbrookoïses réduisent la toxicité de l'amiante

Un procédé permettant de réduire de façon considérable la toxicité des fibres d'amiante sans en altérer les propriétés utiles a été mis au point par des chercheurs de l'Université de Sherbrooke.

Les professeurs Jacques Dunnigan, Denis Nadeau et Jean-Pierre Pelé ont annoncé cette découverte lors de la Quatrième Conférence internationale sur l'amiante, tenue récemment à Turin (Italie).

Les travaux des chercheurs sherbrookoïses ont dépassé les traditionnels paramètres géométriques de la fibre pour s'attaquer à sa structure même. Les résultats démontrent qu'il est possible de faire varier la toxicité de la fibre en la modifiant par différents moyens. Cependant, pour des motifs de protection industrielle les chercheurs n'ont pas voulu divulguer la nature de leur découverte.

Le train LRC, nouvelle grande réalisation canadienne



Le train LRC allie la légèreté, la rapidité et le confort.

Le premier train LRC sorti des usines Bombardier effectuait récemment son voyage inaugural. Les trois principales caractéristiques de ce train sont, comme l'indique le sigle LRC, la légèreté, la rapidité, le confort.

Sa légèreté, due à l'utilisation de l'aluminium et à son centre de gravité peu élevé, lui permet, grâce à un moteur diesel de 16 cylindres, d'atteindre une vitesse de pointe de 200 kilomètres à l'heure, d'avoir une accélération rapide et une faible consommation d'énergie.

A ces avantages s'ajoute le confort. Un système d'inclinaison intégré aux voitures est l'élément d'ingénierie le plus nouveau de la conception du train LRC. Actionné par un dispositif électronique qui neutralise les forces centrifuges, ce système assure le confort des voyageurs.

Le train répond à des normes de sécurité très grandes et son exploitation est très économique. Déjà deux grandes compagnies de chemin de fer, la société canadienne VIA Rail et la société américaine Amtrak, ont passé des commandes de trains LRC.

Ce train de ligne a été mis au point par la société canadienne Bombardier, en collaboration avec Alcan Canada et Dofasco. Le gouvernement fédéral y a apporté une aide financière. La fabrication et la mise en marché du train LRC est l'entière responsabilité de Bombardier

qui fabrique les locomotives à son usine de Montréal et les voitures à celle de La Pocatière (Québec).

Bombardier est le troisième fabricant de locomotives diesel-électriques du monde et ses usines sont équipées pour fabriquer toute la gamme des véhicules de transport en commun.

Les activités nord-américaines de la Compagnie reliées à la fabrication du matériel roulant sont réparties entre deux divisions de la Compagnie, soit la division du Transport en commun et la division des produits ferroviaires et diesel. Une autre division, Bombardier-Rotax, fabrique en Autriche des tramways pour le marché autrichien.

L'usine de la division du Transport en commun, située à La Pocatière, est la plus moderne du genre d'Amérique du Nord et elle possède plusieurs lignes de montage pouvant fonctionner simultanément.

C'est dans cette usine qu'ont été fabriquées les voitures du métro de Montréal et les rames automotrices destinées au réseau de banlieue de Chicago, et que sont actuellement en production les voitures du train LRC pour le compte d'Amtrak et de VIA Rail.

Le premier des deux trains achetés par la société Amtrak a été expédié aux États-Unis le 9 juin. La livraison des 22 locomotives et 50 voitures à VIA Rail est prévue pour 1981.