

compétitionnent brillamment avec les cibles nord-américaines et CN lui-même. Un de ses récents contrats en fait foi, avec une commande de 18 millions de dollars de l'armée américaine pour des wagons-lits.

Suite au rachat d'une petite compagnie de remodelage d'autobus à Salado au Texas, achetée en 1993 et transférée à Montréal, AMF a élargi son champ d'action. Elle produit, depuis le début de l'année, une nouvelle ligne d'autobus de 47 à 49 passagers appelés AMF Invader.

Bien que ce véhicule soit en fait un autobus de plusieurs années remis à neuf, il a été restructuré et redessiné de telle sorte qu'il offre les mêmes avantages de financement et de garantie qu'un nouvel autobus. Et son prix est alléchant. 184 000 \$ US comparé aux 235 000 \$ à 240 000 \$ exigés pour un modèle de l'année.

Ses autobus remodelés présentent un nouvel intérieur, une toilette spacieuse, un moteur et des pièces mécaniques et électriques neuves ou reconditionnées. De plus certaines pièces en acier inoxydable sont remplacées par des matériaux plus légers en composite non-corrosif. Sa ligne de production d'assemblage est en pleine action. La compagnie vient d'acheter 12 autobus MC-8, originellement produits par Motor Coach Industries.

Le Centre de recherche technique de CN Amérique du Nord, haut lieu de la technologie de l'industrie du rail compte de nombreuses "premières" à son actif. Sous la dénomination de technologies ferroviaires, cette entreprise se rattache aujourd'hui à **CANAC International Inc.**, la branche conseil et transfert de technologie du CN.

Depuis 40 ans, le Centre a produit des innovations qui ont fait économiser des millions de dollars aux chemins de fer. Entre autres: l'hyperadhérence dont sont aujourd'hui dotées des milliers de locomotives en Amérique du Nord ou encore les systèmes à référence inertielle appliqués à la mesure des caractéristiques géométriques de la voie, maintenant d'un emploi généralisé. Ou les bascules électroniques signalant automatiquement les dépassements de charge sur les wagons de conteneurs gerbés.

SuperTherm, autre innovation du Centre, permet aux denrées de conserver dans les wagons une température constante durant six jours de traversée. Et que dire du système d'inventaire informatisé de triage dont plus de 30 exemplaires sont en service et qui a été installé jusqu'en Chine.

Parmi les créations récentes: un système d'automation du débranchement dans les triages et un système de télécommande des locomotives de manoeuvre, dont on assurera la commercialisation à l'étranger.

Technologies ferroviaires contribue largement à la réputation internationale d'excellence de CANAC. La division compte une cinquantaine de spécialistes d'à peu près tous les domaines de la science et de la technique qui ont à leur actif une longue série de réalisations en recherche ferroviaire appliquée.

Ses installations occupent un immeuble principal de 42 000 pi.² et un autre bâtiment de 5 500 pi.², avec rampe de tamponnement extérieure est consacré aux essais sur les locomotives et les wagons.

En constant contact avec le futur, Bombardier Inc., la société qui a donné au monde la première motoneige, confirme en ce début d'année 1994 une autre première internationale. La création d'un jet à super long parcours.

Le Global Express, construit au coût de quelques 800 \$ millions, excluant le moteur, est produit spécifiquement pour les leaders corporatifs et gouvernementaux qui, compte tenu de la croissante globalisation de l'économie, doivent maintenant voyager sur de très longues distances.

Ce super jet apporte une nouvelle dimension au confort des passagers et à la productivité d'envolées excédant 14 heures. Son premier vol est prévu, fin 1996. Logeant quatre membres d'équipage et huit passagers, il est vendu au coût de 29.5 \$ millions US plus le coût optionnel d'un design d'intérieur qui pourra comprendre un bureau en plein ciel, une salle de conférence et une large cabine de luxe avec douche.

Mais plus près de nous, en 1994, lorsque le président Mitterand et la reine Élisabeth II inaugureront officiellement l'Eurotunnel reliant la Grande-Bretagne à la France, les passagers seront transportés sous la Manche en wagons signés: Bombardier.

LA FIERTÉ D'ÊTRE UNIQUE

Un des plus beaux exemples de l'esprit d'entrepreneurship de cette province nous vient de deux Montréalais qui, après avoir identifié leur part de marché et créé un produit unique y ont suffisamment cru pour dédier virtuellement chaque heure de leur vie active à l'édification de leurs compagnies.