

GRUMES HISTORIQUES

Le personnel du ministère ontarien des Terres et Forêts du district de Pembroke a repêché récemment du lac Grand plusieurs billes de bois d'un grand âge. Des tronçons ont été envoyés à la Faculté de foresterie de l'Université de Toronto pour que les étudiants en sciences forestières les examinent et en évaluent le degré de détérioration.

Coupées sans doute par la *J.R. Booth Lumber Company* vers 1910, les grumes faisaient partie d'une estacade de retenue placée à l'extrémité inférieure du lac, où elles ont dû s'alourdir par absorption d'eau, et s'engloutir.

Presque toutes les criques et rivières de la région de Pembroke contiennent de tels indices de l'histoire de l'exploitation du bois dans la vallée de l'Outaouais. Pour les canoéistes et les pêcheurs, toutefois, le 'bois canard' et les grumes englouties constituent un danger et non un élément de recherche historique. Le "canard" est une grume immergée dont on n'aperçoit qu'une extrémité à la surface de l'eau.

TRANSPORT DES GRUMES

Au tournant du siècle et jusqu'à l'avènement du camionnage, les voies fluviales constituaient le seul moyen naturel et économique de transporter les grumes. Le dernier flottage, dans le district forestier de Pembroke, a eu lieu en 1959; la *Consolidated Paper Corporation* a alors utilisé le Petawawa pour transporter son bois par eau jusqu'à Ottawa.

De nombreux efforts ont été déployés, avec ou sans succès, dans le but de commercialiser la récupération de ces grumes "perdues", en général du pin blanc, qui gardent leur haute qualité de bois de sciage.

Toutes les grumes préparées pour le flottage portent, frappée au marteau, la marque de commerce de la société exploitante. Ces billes de bois appartiennent donc à la société dont elles portent la marque et leur récupération doit être approuvée par le propriétaire. Les grumes non estampillées et abandonnées, de même que les grumes estampillées par des sociétés dont la charte est périmée sont considérées comme propriété de la Couronne. Il faut obtenir l'autorisation du ministère des Terres et Forêts pour récupérer les grumes englouties appartenant à la Couronne.

DISCRIMINATION A L'EGARD DES DIPLOMEES

Les femmes diplômées se voient refuser l'occasion de postuler les deux tiers des postes qui sont offerts aux diplômés, même à l'université où elles ont fait leurs études. C'est ce qui ressort d'un exposé intitulé, "Les politiques de main-d'oeuvre hautement qualifiées et la diplômée canadienne: la discrimination... mais à quel prix!" Mlle Sylva M. Gelber, directrice du Bureau de la main-d'oeuvre féminine au

ministère du Travail du Canada, a fait mention de la matière servant au recrutement de personnel, où l'on peut voir qu'un grand nombre de sociétés canadiennes les plus importantes ont refusé même des interviews aux diplômées dans le cas de 2,024 postes sur un total de 3,268 qui étaient offerts.

Prenant la parole lors d'un dîner-causerie de la *Beth Tzedec Sisterhood*, à Toronto, Mlle Gelber a émis l'opinion que l'industrie devrait réexaminer les motifs sur lesquels elle fonde sa politique limitant aux diplômés du sexe masculin le recrutement pour les postes de direction.

Elle a mis en doute les motifs sur lesquels se fonde l'industrie pour justifier cette discrimination, mentionnant particulièrement les allégations de taux plus élevé de roulement et d'absentéisme chez les femmes que chez les hommes dans les postes de commande. Elle a parlé des effets de ces pratiques de distinctions injustes en matière de recrutement sur les politiques de main-d'oeuvre nationales et internationales.

"Si la société n'est pas encore prête à accepter l'idée voulant qu'en toute justice les femmes diplômées puissent bénéficier des mêmes possibilités de carrière que leurs collègues du sexe masculin, tâchons au moins de convaincre ceux qui sont chargés d'assurer le bien-être économique de notre pays que ce gaspillage de main-d'oeuvre hautement qualifiée est injustifiable", a dit la conférencière.

LE TRAFIC DE LA VOIE MARITIME

Depuis le début de la saison 1969, le trafic de la Voie maritime du Saint-Laurent a été affecté d'une part par une chute des expéditions de blé et, d'autre part, par une réduction importante des expéditions de minerai de fer provoquée par des longs arrêts de travail dans les mines de fer du Labrador. En outre, le niveau encourageant du trafic remontant de fer et d'acier manufacturés qui avait caractérisé la saison de navigation 1968 a baissé sensiblement, diminuant de plus de 20 pour cent le tonnage total de ces denrées.

Le tonnage total ayant passé par la section Montréal-lac Ontario s'élevait à 20.7 millions de tonnes à la fin du mois d'août, soit une diminution de 25 pour cent par rapport à 1968. Malgré un accroissement des cargaisons de charbon descendantes dans la Section Welland, le trafic total a diminué de 10.7 pour cent pour se chiffrer à 28.8 millions de tonnes.

La production de beurre de fabrique s'est accrue de 13 millions de livres au Canada en 1969 tandis que la consommation a diminué de 10 millions de livres. La consommation du fromage a augmenté mais le Canada a signé une entente d'exportation avec la Grande-Bretagne en vue de limiter les exportations à 29 millions de livres entre le 1er avril 1969 et le 31 mars 1970.