

cours des années 1970 et 1980 ainsi que d'aider à la formulation de plans particuliers dans la région.

Les secteurs public et privé auront à faire des investissements supplémentaires importants dans les transports au cours des dix ou quinze prochaines années afin de soutenir et de stimuler la croissance économique dans les régions qui ont déjà commencé à prendre de l'expansion.

"Il sera nécessaire de mettre au point de nouveaux modes de transport, affirmait M. Marchand, de façon à permettre l'exploitation des nouvelles ressources, puis à en entretenir la croissance dans les régions du Nord-Ouest canadien".

Le ministre des Transports a souligné que le but du Plan de transport est d'encourager, en collaboration avec d'autres niveaux de gouvernement et des compagnies de transport, la formulation de projets visant à l'établissement en temps opportun d'installations aériennes, maritimes, ferroviaires et de pipe-lines en fonction des besoins de la région.

"On peut considérer la région en cause comme divisée en deux parties distinctes, a ajouté M. Marchand. Une partie porte essentiellement sur l'exploitation des ressources minières et forestières dans le Nord-Ouest et a trait surtout au rôle du port de Prince Rupert, à la rationalisation des moyens de transport dans la région tributaire du port, et à l'extension éventuelle du réseau ferroviaire au Yukon. L'autre partie comprend surtout l'exploitation du gaz et du pétrole et discute des différents réseaux possibles de pipe-line ainsi que des problèmes de logistique que présente la construction de ces installations dans les régions du versant nord et du delta du Mackenzie.

Recommandations

Voici un résumé des recommandations les plus importantes énoncées dans le plan régional du Nord-Ouest:

1. Que le gouvernement fédéral procède à la construction des premières installations destinées aux produits forestiers et en vrac à Prince Rupert.
2. Que des accords définitifs soient conclus avec la Colombie-Britannique pour un programme d'extension du réseau ferroviaire dans le Nord.
3. Que l'extension de la voie ferro-

viaire vers le Nord s'arrête à Dease Lake pour permettre à l'exploration de se concentrer dans la région desservie par la ligne et d'accélérer ainsi l'expansion économique de la région.

4. Que la mise en place d'une stratégie ferroviaire définitive pour le Yukon lui-même attende la fin de l'étude interministérielle.

5. Effectuer un travail hydrographique sur le fleuve Mackenzie ainsi qu'une étude photographique aérienne détaillée d'une route le long du bassin du Mackenzie et compléter alors l'évaluation économique associée à ces deux projets.

6. Que le gouvernement fédéral entreprenne son programme de reconstruction et d'asphaltage de la route d'Alaska entre Fort St. John et Fort Nelson, échelonné sur une période de cinq ans.

7. Que les organismes pertinents du ministère des Transports et du ministère des Affaires indiennes et du Nord portent une attention toute particulière aux développements qui se produisent dans la région du Nord-Ouest de façon à fournir, à mesure que s'en font sentir les besoins, des installations aériennes et routières supplémentaires en fonction de la croissance socio-économique de la région.

Selon le ministère des Affaires indiennes et du Nord, on a déjà terminé l'étude photographique aérienne du bassin du Mackenzie vu la décision prise en avril dernier de terminer la route vers le nord.

L'extension des réseaux de transport vers le nord exige l'étude de nombreux facteurs qui peuvent avoir une influence sur l'emplacement des installations et le moment où elles seront aménagées. "Afin d'assurer le développement rationnel des moyens de transport dans le nord-ouest canadien, les secteurs public et privé devront continuer à étudier et à définir les besoins en fonction de l'évolution sociale et économique de cette région", a conclu le ministre des Transports, M. Jean Marchand.

Mise en chantier d'habitations en 1972

La mise en chantier d'habitations au Canada a atteint le chiffre record d'environ 250,000 en 1972, d'après les chiffres provisoires que la Société

centrale d'hypothèques et de logement a communiqués. Ce total représente une augmentation de sept pour cent sur le nombre total de logements mis en chantier en 1971, soit 233,653, également un nombre record.

Dans les régions urbaines seulement, 14,106 logements ont été commencés en décembre et le total pour l'année est de 207,518. De ce nombre, 80,903 sont des maisons unifamiliales, soit environ 18 pour cent de plus qu'en 1971, alors que les habitants multifamiliales ont accusé une baisse d'environ un pour cent et se chiffrent à 126,615.

Le chiffre annuel hypothétique, compte tenu des facteurs saisonniers, à l'égard des mises en chantier dans toutes les régions, est passé de 222,600 au mois de novembre à 200,700 en décembre. Le chiffre annuel pour le quatrième trimestre était de 229,200 comparativement à 258,800 au troisième trimestre de 1972.

La promotion de la femme dans les Forces armées

Les Forces armées canadiennes accordent désormais les mêmes possibilités, tant aux femmes qu'aux hommes, dans certaines catégories d'emploi des officiers et de métiers propres aux autres grades.

Cette nouvelle politique est le fruit d'une étude prolongée effectuée pour donner suite aux recommandations de la Commission royale d'enquête sur la condition de la femme, et n'est en rien liée à une pénurie quelconque d'aspirants militaires du sexe masculin.

Les femmes ne seront pas admissibles aux catégories d'emploi ou aux métiers qui comportent principalement des activités de combat, du service en mer ou dans des régions isolées.

La nouvelle ligne de conduite est conforme à la politique du gouvernement visant à accorder des chances égales d'emploi aussi bien aux femmes qu'aux hommes. Des cadres féminins de la Commission de la Fonction publique, du ministère du Travail et du Bureau du Conseil privé, qui s'intéressent à la place de la femme dans le monde du travail, ont