

Les cotisations syndicales devenues obligatoires en Ontario

Les travailleurs de l'Ontario paieront dorénavant des cotisations syndicales, qu'ils adhèrent ou non à un syndicat, en vertu d'une nouvelle loi.

Toutes les conventions collectives comprendront un article prévoyant des retenues à la source pour les syndicats. Seule l'industrie de la construction est exemptée à cause de la nature saisonnière du travail.

Les amendements à la loi des relations ouvrières ont été proposés au mois de juin par le ministre ontarien du Travail, M. Robert Elgie. L'un de ces amendements permet aussi aux travailleurs de participer à des votes de grève et de se prononcer sur les conventions collectives même s'ils ne sont pas syndiqués.

Expansion de PWA

Pacific Western Airlines (PWA), société d'État de l'Alberta, prévoit une expansion de \$500 millions au cours des cinq prochaines années. Celle-ci s'accompagnera de l'adoption de nouvelles couleurs et d'un symbole social.

Les principaux changements consistent à remplacer les ailes rouges, blanches, bleues sur fond bleu qui ornent la queue des avions par des ailes rouges sur fond blanc, et à peindre en deux tons de bleu la partie supérieure de l'avant du fuselage qui est actuellement blanche.

Le programme quinquennal d'expansion représente une augmentation de \$200 millions par rapport aux plans annoncés précédemment.

La PWA prévoit l'acquisition de neuf nouveaux *Boeing 737*, avec option d'achat sur trois autres et de quatre *Boeing 767*, avec option d'achat sur deux autres. Ces avions, dont le coût total s'établit à \$450 millions, devraient être mis en service d'ici 1984.

PWA prévoit par ailleurs la construction de nouveaux hangars à Calgary (Alberta), Winnipeg (Manitoba), Vancouver (Colombie-Britannique) et peut-être Edmonton (Alberta).

Cependant, l'expansion est liée à la croissance du trafic aérien dans l'Ouest. Si cette croissance s'avère plus lente que prévu au cours de la période envisagée, le rythme de croissance de la PWA sera ralenti en conséquence.

Blue-jeans à retouches minute

Lasse de ne pas trouver de jeans convenant à sa silhouette, une dessinatrice de mode, Mme Linda Lundstrom, a conçu un modèle pouvant être retouché à la minute.

A l'aide d'une toile de jeans extensible importée du Japon, Mme Lundstrom a créé un modèle pouvant s'ajuster aux hanches et à la taille des femmes. Il suffit de quelques minutes et d'une paire de ciseaux.

Outre la couture finale, l'arrière du pantalon comporte trois autres coutures, espacées et faciles à défaire. Il suffit d'en découdre une pour gagner un pouce de tour de taille.

Selon Mme Lundstrom, "la cliente achète un pantalon qui s'ajuste à son tour de hanches; si elle a la taille fine, elle le porte tel quel, sinon, elle a le choix entre trois tours de taille".

L'idée est révolutionnaire. Mme Lundstrom, qui a déposé une demande de brevet pour son modèle aux lignes élancées et aux jambes droites, affirme que "son jean a connu un succès foudroyant" depuis son arrivée sur le marché à la mi-janvier.

Cinq milles blue-jeans ont déjà été vendus au Canada.

Diminution de la population des Territoires-du-Nord-Ouest

Selon un rapport du gouvernement des Territoires-du-Nord-Ouest, la population totale de cette région a diminué l'an dernier par suite de l'exode de plus de 1 300 personnes.

Le Rapport indique que la population totale des Territoires s'établissait à 46 063 personnes en décembre 1979, ce qui représente une diminution nette de 330 habitants par rapport aux chiffres de 1978. Il fait état de 1 349 départs et de 193 décès; ceux-ci ont été presque compensés par 1 212 naissances.

Si toutes les régions ont été touchées par l'émigration, le plus grand nombre de départs a été enregistré à Yellowknife et à Fort Smith. La population de la capitale est passée de 9 931 à 9 918 personnes en 1979, en dépit de 227 naissances.

Aucune raison n'est avancée pour expliquer cette baisse démographique, mais on pense que la stagnation économique des Territoires en est la cause principale.

Le port de Montréal a 150 ans

Si le premier quai construit à Montréal remonte à 1723, le port actuel cependant date de 1830 et a été créé par un acte royal de George IV intitulé *Pour l'amélioration et la croissance du port de Montréal*.

Aujourd'hui, le complexe portuaire compte près de 25 kilomètres de quais, 36 entrepôts, quatre élévateurs à grains, cinq terminaux pour conteneurs et un terminal ferroviaire.

En 1979, 20 millions de tonnes de marchandises ont transité par le port de Montréal ce qui fait de celui-ci le premier port du Canada et le quatrième d'Amérique du Nord. Cette performance est due surtout aux conteneurs: les deux tiers des marchandises en transit à Montréal sont manutentionnées sous forme de conteneurs.

Au total, le port de Montréal donne 10 000 emplois directs et injecte \$300 millions dans l'économie régionale. (*Québec Hebdo*).

Les cadets, cet été

Environ 18 000 cadets de la marine, de l'armée et de l'air ont participé cette année à un camp d'été au Canada ou à un voyage à l'étranger. Ils ont été choisis parmi les 57 000 cadets qui servent, l'année durant, dans l'un ou l'autre des 1 017 escadrons et corps de cadets.

Au Canada, et pour la première fois, les cadets de la marine ont pu suivre un cours de sous-marinier. Les cadets de l'armée pouvaient, comme par le passé, choisir un cours d'alpinisme ou de parachutisme. Quant aux cadets de l'air, ils ont vu leur programme d'initiation au vol à voile prendre de l'essor: on compte maintenant cinq camps pour planeurs, répartis à travers le pays.

Les cadets pouvaient aussi profiter, entre autres, des divers programmes de formation au Canada et des programmes d'échange avec les pays membres de l'OTAN. Cette année, environ 80 cadets de la marine, 100 de l'armée et 60 de l'air ont été choisis, suivant le principe du mérite, pour se rendre en Grande-Bretagne ou dans d'autres pays d'Europe occidentale, en Israël, en Égypte, aux États-Unis ou aux Bermudes.

De son côté, le Canada a accueilli un nombre similaire de cadets étrangers.