

les Pays-Bas, l'Allemagne de l'Ouest et la Suède.

Dix se rendront en Angleterre et vivront dans les familles de cadets venus au Canada; cinq iront en Belgique où ils recevront leur entraînement sur le patrouilleur rapide des cadets de la Marine belge. Ils navigueront sur les canaux intérieurs, sur la Mer du Nord et jusqu'en Hollande.

Cinq cadets se rendront dans un camp de cadets de la Marine hollandaise et, de là, prendront part à différents exercices d'entraînement.

Un autre groupe de cinq iront en Suède et habiteront chez des cadets de leur âge. Ils se rendront à différentes bases et visiteront les lieux.

Les cinq allant en Allemagne de l'Ouest se joindront à des cadets de leur âge et s'entraîneront à l'alpinisme et à la navigation à voiles et en mer.

Les 30 cadets européens qui viendront au Canada pour deux semaines visiteront Montréal, s'envoleront vers Comox (Colombie-Britannique) pour une période d'instruction en mer, se rendront à Victoria (Esquimalt) pour visiter les navires des Forces canadiennes et passeront une journée à chacun des endroits suivants: Ottawa, Kingston, Toronto et Niagara Falls.

Un film inuit remporte un premier prix

Le jury du festival mondial du film, qui se tenait à Zagreb, en Yougoslavie, a décerné le prix de la meilleure réalisation à un film d'animation réalisé au nouvel atelier cinématographique de Cape Dorset, dans les Territoires du Nord-Ouest. Ce film de neuf minutes, qui a été choisi parmi quelque deux cents autres, a retenu l'attention des juges à cause de "l'étonnante découverte de nouvelles possibilités dans le domaine de

Hebdo Canada est publié par la Direction de l'Information, ministère des Affaires extérieures, Ottawa, K1A 0G2.

Il est permis de reproduire les articles de cette publication, de préférence avec indication de source. La provenance des photos, si elle n'est pas précisée, sera communiquée sur demande.

This publication is also available in English under the title *Canada Weekly*.

Algunos números de esta publicación parecen también en español bajo el título *Noticario de Canadá*.

Ähnliche Ausgaben dieses Informationsblatts erscheinen auch in deutscher Sprache unter dem Titel *Profil Kanada*.

l'animation" qu'il leur a permis de faire.

Le film n'a pas encore été montré à l'écran, mais un employé du bureau central de l'Office national du film à Montréal nous a appris que l'Office a déjà reçu une foule de demandes à cet égard.

Le Canada était représenté au festival par deux Inuit de Cape Dorset, M. Joanasie Salamonie, qui est le directeur de l'atelier, et Mme Sitaralak Olaigie. Leur voyage à Zagreb était parrainé par le ministère des Affaires indiennes et du Nord. L'Office national du film a présenté le film au nom de l'atelier.

L'atelier de Cape Dorset est ouvert depuis un an. Son but est d'encourager les Inuit à faire valoir leurs extraordinaires dons de créativité, grâce à la fondation d'une société cinématographique commerciale qui a pour but de répondre aux besoins de l'industrie et du gouvernement.

Les télécommunications par satellites dans l'Arctique

L'industrie canadienne du pétrole et les sociétés exploitantes des télécommunications au Canada effectuent une expérience, unique en son genre, qui consiste à prolonger les communications téléphoniques et les transmissions de données jusqu'à l'Arctique.

Coordonnés par la *Canadian Petroleum Association*, Télésat Canada, le Réseau téléphonique transcanadien (R.T.T.) et les Télécommunications du Canadien-National (les T.C.N.), l'interurbain automatique et le service par télétype ont été établis entre Calgary et les installations de forage du pétrole implantées dans le delta du Mackenzie.

Anik 1, satellite national de télécommunications du Canada, assure ce service par l'intermédiaire d'une station terrienne transportable, fournie pour cet essai par la *Hughes Aircraft Company*.

Les T.C.N., qui assurent déjà les services de téléphone publics et d'autres services de télécommunications, font avec le R.T.T. et Télésat une étude approfondie des avantages que les stations terriennes transportables fourniraient en matière de communications spéciales temporaires.

Le nouvel aéroport... (suite de la p. 2)

Mirabel par les emprises existantes des voies de chemin de fer du CP et du CN, grâce à l'utilisation d'auto-rails capables d'atteindre 100 milles (160 km) à l'heure. Le coût de ce projet est évalué à environ 438 millions de dollars 1973. La voie ferrée envisagée serait intégrée au réseau actuel de transport de Montréal et comprendrait 16 stations – dont la plupart seraient munies de parcs de stationnement – raccordées aux lignes d'autobus. Si le réseau TRRAMM est approuvé, il pourrait entrer en service en 1981 et acheminer plus de 100,000 passagers par jour.

À côté des moyens destinés aux passagers, les installations d'acheminement du fret seront un des aspects importants de l'activité de Mirabel. À l'heure actuelle, Montréal se place au dixième rang des villes nord-américaines pour le volume du fret expédié, avec un taux de croissance annuel de près de 25 pour cent, mais on prévoit que la croissance sera beaucoup plus rapide une fois que Mirabel sera en pleine activité. Une aire de fret de 350,000 pieds carrés pourra recevoir jusqu'à quatre avions à la fois dans la première phase. En 1980, il y aura en outre deux aéroports de fret et une piste distincte pour avions-cargos.

Le parc industriel et commercial formera une partie importante de l'ensemble de Mirabel. Dans ce contexte, le ministère de l'Industrie et du Commerce du Québec a conçu un vaste plan de coopération et de coordination avec Ottawa pour assurer que l'infrastructure nécessaire suffira à répondre aux besoins d'entreprises manufacturières diversifiées, d'industries tertiaires liées aux activités de l'aéroport et de l'Activité manufacturière du parc proprement dit.

Outre les emplois qui seront créés par les industries nouvelles, l'aéroport lui-même, lorsqu'il ouvrira l'année prochaine, comptera quelque 4,000 employés et on estime qu'en 1985 sa main-d'oeuvre totale dépassera les 12,000.

(Article extrait de *La Revue des affaires de la Banque de Montréal*, mai 1974.)