

production de l'acier dans la région des Grands lacs. Ce ralentissement reflète un repli de la demande pour l'acier en plus du volume record d'acier acheminé vers l'Amérique du nord et des problèmes de hauts fourneaux éprouvés par les aciéries ontariennes. Les perspectives étant plus encourageantes pour 1972, il est permis de s'attendre à un record de production dans l'industrie canadienne de l'acier.

L'expectative d'un programme d'extension au sein des aciéries canadiennes et l'épuisement des stocks laissent entrevoir une hausse dans les échanges de charbon, soit un renversement de la tendance à la baisse manifestée lors de la grève dans les charbonnages aux États-Unis en 1971 et confirmée par une diminution des besoins des industries aux abords du lac Ontario.

Les trafics de fer et d'acier ne sont pas appelés à connaître l'essor de l'année précédente en raison des conventions de restrainte volontaire limitant les importations d'acier de provenance américaine à un niveau inférieur au volume record enregistré en 1971. La dévaluation du dollar américain et le rajustement des autres monnaies internationales devraient aussi en atténuer l'effet.

L'optimisme de la conjoncture économique indique pour le Canada et les États-Unis une activité accrue dans les mouvements de marchandises diverses autres que le fer et l'acier.

## ÉCOLE POUR AVEUGLES À SAINTE-LUCIE

De nouveaux horizons s'ouvriront bientôt pour les aveugles de Sainte-Lucie, dans les Antilles, alors que la réalisation d'un projet, proposé par le Club Rotary de Portage-la-Prairie (Manitoba), leur donnera l'occasion de subvenir à leurs besoins tout en participant à l'essor de l'industrie touristique de l'île.

En effet, *Castries Lions Club* et *St. Lucia Blind Welfare Committee* dirigeront un projet de construction d'une école pour les aveugles pouvant accueillir jusqu'à 40 étudiants. Ceux-ci recevront une formation scolaire et artisanale. Cette école sera pourvue de dortoirs, d'ateliers et de boutiques où l'on pourra acheter les articles fabriqués par les étudiants. En plus de garantir un revenu aux aveugles-artisans, la vente de ces articles permettra à l'école de subvenir à ses propres besoins. La construction est subventionnée par diverses sources: l'Agence canadienne de développement international (ACDI), *St. Lucia Lions Club*, *Royal Institute for the Blind*, de Grande-Bretagne, et le Club Rotary de Portage-la-Prairie.

D'autre part, c'est grâce à une bourse accordée par l'ACDI que M. Stephen Edmunds, de Sainte-Lucie, a pu recevoir une formation à l'"*Ontario Institute for the Blind*". M. Edmunds retournera bientôt chez lui pour occuper un poste parmi les cadres de la nouvelle école.

## ESSAI DE CAMIONNAGE DES GRAINS

La Commission canadienne du blé, la Commission canadienne des grains et les deux grandes compagnies de chemin de fer, le Canadien-National et le Canadien-Pacifique, de concert avec les compagnies de manutention des grains, les éleveurs ruraux et la *Saskatchewan Trucking Association*, ont tenté une expérience qui devrait fournir des renseignements sur le camionnage des grains.

Les deux terminus intérieurs qui participent à l'expérience sont celui de Saskatoon et celui de Moose Jaw, en Saskatchewan: on y transporte de l'orge en provenance de divers centres d'éleveurs. On a pour objectif de transporter environ 500,000 boisseaux par semaine aux deux endroits et d'atteindre un chiffre global de plus de 4 millions de boisseaux. Le nombre de centres d'éleveurs d'où l'on transporte des grains varie de semaine en semaine. Pendant une semaine, deux centres d'éleveurs ruraux ont fourni environ 200,000 boisseaux à un terminus. Pendant une autre semaine toutefois, on a transporté à chacun des terminus intérieurs des grains provenant de 15 éleveurs ruraux.

Bien que la Commission canadienne du blé indique toutes les semaines le volume désiré et les points de chargement des grains, il incombe aux expéditeurs fournis par la *Saskatchewan Trucking Association* de coordonner le mouvement des camions.

On ne se sert que de camions autodéchargeurs pouvant transporter au moins 800 boisseaux. Presque tous les camions de ce genre qu'on a pu trouver dans la région participent à l'expérience. On utilise de 14 à 20 camions par semaine pour chaque terminus.

### TEMPS ET COÛT

Le chargement d'un camion à l'éleveur rural dure en moyenne entre quinze et trente minutes et l'on atteint parfois le temps record d'une dizaine de minutes. Le déchargement au terminus intérieur dure en moyenne sept minutes et l'on a déjà déchargé jusqu'à 900 boisseaux en deux minutes et demie à Saskatoon.

Le coût de transport minimum est de sept cents et demi le quintal et s'applique à tout parcours de trente milles ou moins. Dans le cas de distances supérieures à trente milles, les taux augmentent en proportion; le prix d'un trajet de 120 milles, la plus grande distance jusqu'ici parcourue, est de vingt et un cents et demi le quintal.

On a choisi l'orge pour les besoins de cette expérience, parce que cette céréale est destinée à l'exportation.

Rentrent dans les objectifs de cette expérience des comparaisons avec le mouvement ferroviaire normal, selon la vitesse globale, la valeur de l'équipement, l'utilisation des installations, la facilité d'organisation du mouvement des camions et les taux de chargement et de déchargement.