

initiatives in microelectronics. Interdiscom Systems Ltd. has moved its head office to Winnipeg from Montreal and Infomart, a Toronto company, has set up a Winnipeg office. Both companies are designing and putting into experimental use micro-based cable systems and software programmes with the hope of marketing them across North America. More than 30 private enterprises in the Province are now using microtechnology to produce a variety of sophisticated products from health care devices to computer games. To some Provincial authorities this is just the first step towards rivalling the so-called Silicon Valley of microelectronic industries south of San Francisco.

#### LES TRANSPORTS DANS LE NORD CANADIEN: UN DEFI ACCEPTE

L'Arctique change continuellement de physionomie. Il est important que les moyens de transport puissent aller de pair avec les besoins des habitants de l'Arctique et les progrès technologiques, sans toutefois nuire à l'écologie délicate de cette région unique. L'exploration et l'exploitation des richesses naturelles se poursuivent et s'accroîtront au fur et à mesure que les sources naturelles de pétrole, de gaz et de minéraux s'épuiseront.

Autrefois dans les régions occidentales de l'Arctique, les Amérindiens employaient des canoës pour parcourir les nombreux cours d'eau. Plus à l'est et au nord, les Inuit, tout comme les Amérindiens, se servaient de traîneaux tirés par des chiens.

Aujourd'hui, les habitants de l'Arctique utilisent l'avion pour se rendre au travail dans les mines ou sur les lieux de forage, pour faire des achats dans les agglomérations plus importantes, pour envoyer les enfants à l'école et pour recevoir des traitements d'urgence dans les hôpitaux. En outre, l'avion sert à transporter de nombreuses marchandises utilisées dans l'Arctique. Bien que le transport aérien coûte cher, l'aviation constitue un lien vital entre les petites collectivités, ainsi qu'entre ces dernières et les centres importants comme Yellowknife, Frobisher Bay, Resolute Bay, Rankin Inlet, Inuvik et Whitehorse.

En vertu d'un programme commun, les ministères des Transports, des Affaires indiennes et du Nord, de l'Environnement et de la Défense nationale construisent ou reconstruisent actuellement des aéroports dans plus de 40 agglomérations de l'Arctique dont la population sédentaire varie entre 150 et 900 habitants. Une fois terminé, on estime que le coût total de ce programme aura dépassé \$80 millions. L'exploitation de ces aéroports sera confiée aux collectivités. A cette fin, on a déjà mis sur pied un programme de formation pour préparer les habitants à dégager les pistes, à faire la lecture des bulletins météorologiques et à effectuer des radiocommunications avec les aéronefs. Ce programme permet ainsi aux habitants de l'Arctique de se familiariser avec le domaine technique complexe qu'est l'exploitation d'un aéroport.

Etant donné le coût élevé du transport aérien, c'est par bateau que l'on transporte, durant les mois d'été, les matériaux de construction, les combustibles, les véhicules, les appareils ménagers, les vêtements et les vivres. Depuis 1930, les brise-glace de la Garde côtière canadienne escortent les convois de cargos et de pétroliers jusqu'à la baie d'Hudson et l'Arctique oriental.

En 1973, la Garde côtière a commencé à étudier un nouveau type