

# Bulletin

## hebdomadaire canadien

Vol. 25, No 3

21 janvier 1970

### REVUE DE L'ÉCONOMIE CANADIENNE EN 1969 ET PERSPECTIVES POUR 1970

*Texte de la déclaration faite par le ministre de l'Industrie et du Commerce, M. Jean-Luc Pepin le 31 décembre 1969:*

L'année 1969 a été une autre année de réalisations économiques importantes pour le Canada, et ce, nonobstant les sérieux problèmes que pose le freinage de l'inflation. Les nouveaux progrès des exportations et le regain de croissance des investissements commerciaux ont été parmi les principaux facteurs de l'expansion plus poussée de la production et de l'emploi. Le produit national brut du Canada a augmenté de 9 pour cent de 1968 à 1969, au moins la moitié de cette hausse représentant la croissance de la production réelle. L'activité industrielle et commerciale a progressé énergiquement au début de l'année, mais le rythme s'est modéré sensiblement au cours des mois suivants, ralentissement qui dé-

coulait en partie des pertes anormales de temps dues aux arrêts de travail provoqués par les différends ouvriers.

Le total de l'emploi pour l'année a augmenté de plus de 3 pour cent, hausse plus élevée que celle de 1968. La population active a connu aussi une expansion un peu plus forte, et la moyenne du chômage n'a guère changé d'une année à l'autre. Compte tenu des changements saisonniers habituels, un peu plus de 5 pour cent des effectifs de la main-d'oeuvre étaient en chômage au cours des derniers mois de 1969.

Le revenu disponible par tête a augmenté modérément en valeur réelle.

#### LA PRODUCTION DE VOITURES AUTOMOBILES

La production industrielle s'est accrue de 5 pour cent environ en 1969, répétant la hausse enregistrée l'année précédente. La production manufacturière a augmenté un peu plus rapidement qu'en 1968, bien que l'expansion ait été entravée par des grèves en métallurgie primaire. La production de voitures automobiles a de nouveau progressé fortement. Plus de 1.3 million de véhicules automobiles ont quitté les lignes de montage, et pour la première fois, la production de voitures de tourisme a dépassé le million. Le nombre de voitures automobiles produites en 1969 a doublé le chiffre de 1964, année qui précéda la mise en oeuvre de l'Accord canado-américain sur l'automobile. Par ailleurs, la production de pièces et de fournitures de véhicules automobiles a continué d'augmenter.

#### AUTRES SECTEURS

Dans les autres secteurs de la fabrication, on a accru sensiblement la production de textiles synthétiques, d'articles en caoutchouc, de machines industrielles et de gros appareils ménagers.

Un des faits saillants dans les industries à base de ressources naturelles a été le regain de la

#### SOMMAIRE

Revue de l'économie canadienne en 1969 et perspectives pour 1970 .....	1
Le vétéran vole à nouveau.....	3
Les dangers de la cigarette (3e rapport)....	3
Réduction du Programme de formation des pilotes .....	4
Prêt au Kenya en vue d'un relevé photogrammétrique.....	4
Une éminente folkloriste à l'honneur .....	4
Les fourrures canadiennes - le vison .....	5
Changements à la flotte de la Garde côtière canadienne .....	5
Aide à l'aviation guyanaise .....	6
Les Indiens et le tourisme .....	6
Retrait de la base de l'OTAN.....	7
Normes de qualité de l'eau potable .....	7

production de pâte et de papier, demeurée presque stationnaire pendant deux ans. La production et les ventes se sont raffermies dans les secteurs de la pâte de bois et du papier journal, contribuant à une hausse prononcée de l'utilisation et de l'efficacité des usines. Au début de l'année, l'allure vigoureuse de l'industrie de la construction a contribué à une production élevée de bois d'oeuvre et de contre-plaqué. Cette tendance s'est toutefois atténuée depuis la mi-année, suivant parallèlement le ralentissement de la construction d'habitations au Canada et aux États-Unis.

#### L'EXPLOITATION MINIÈRE

1969 a été une année de production croissante dans les secteurs importants de l'exploitation minière et du traitement des minéraux, y compris l'amiante, l'aluminium, le pétrole. Il en fut de même pour le gaz naturel. Cependant, l'accroissement de la capacité productive de soufre et de potasse a accru l'approvisionnement disponible de ces minéraux, dans un contexte de surproduction mondiale et de tendance à la baisse des prix. Le fléchissement de la production de minerais de fer, d'acier primaire, de cuivre et de nickel, en 1969, a résulté essentiellement d'arrêts de travail dus aux grèves dans les mines et les usines des principaux producteurs.

Les principales industries de services ont continué de se développer pour satisfaire aux exigences croissantes d'une population de plus en plus urbanisée. La croissance est demeurée particulièrement forte dans le secteur des services personnels et communautaires. La production d'énergie a continué de se développer fortement, aidée en cela par l'achèvement de plusieurs importants projets, les plus notables ayant été réalisés au Québec et en Colombie-Britannique.

#### LES EXPORTATIONS

Les exportations de marchandises du Canada ont augmenté d'environ 10 pour cent en 1969 suivant ainsi à peu près le rythme de croissance de la production et du commerce dans le monde. La valeur annuelle des exportations canadiennes est aujourd'hui légèrement inférieure à 15 milliards de dollars, ayant plus que doublé au cours des six dernières années.

L'augmentation, forte et continue, des exportations des produits de l'industrie automobile a été l'un des facteurs primordiaux de la croissance des exportations. La rationalisation de la production des automobiles en Amérique du Nord a porté la valeur des exportations de cette industrie à environ 3,5 milliards de dollars en 1969. Les importations des produits de cette même industrie ont aussi augmenté rapidement, mais moins que les exportations. Le déficit canadien du commerce des produits de l'industrie de l'automobile est maintenant rendu au point le plus bas qu'il ait connu depuis nombre d'années.

Les ventes à l'étranger se sont élevées dans d'autres industries manufacturières telles que la confection, l'équipement industriel et les machines non

agricoles. Cependant, les exportations d'avions et de pièces détachées d'avions sont inférieures à ce qu'elles ont été au cours des années précédentes.

Parmi les principaux produits forestiers et minéraux du Canada, les principaux accroissements d'exportation ont été réalisés dans les domaines du papier journal, de la pâte à papier, de l'aluminium et du pétrole. Les exportations de bois de construction et de contre-plaqué ont augmenté nettement au cours de la première moitié de l'année, mais elles se sont ralenties dans les derniers mois par suite de la baisse de la construction résidentielle aux États-Unis. Les grèves dans certaines des principales industries d'exploitation minière et de fabrication métallique sont en grande partie responsables des baisses d'exportation de minerais de fer, de produits du fer et de l'acier, de cuivre et de nickel.

Les exportations de produits agricoles, autres que les grains se sont modérément accrues. Mais pour la troisième année consécutive, les exportations de blé et de farine sont en baisse. Ces dernières reflètent la surproduction mondiale et l'accroissement des productions intérieures des pays importateurs. Cependant les commandes actuellement passées laissent espérer pour 1970 un renversement de cette tendance à la baisse.

#### LES MARCHÉS ÉTRANGERS

Le caractère dominant du commerce extérieur canadien, du point de vue régional a été en 1969 la forte et constante croissance des ventes aux États-Unis. Les exportations vers ce marché se sont élevées de 16 pour cent en 1969, par rapport à l'année dernière, nonobstant le ralentissement de la croissance économique des États-Unis. Les achats des États-Unis au Canada s'accroissent à un rythme presque deux fois plus rapide que leurs importations globales et la part du Canada dans les importations des États-Unis a atteint un niveau sans précédent.

Le programme d'austérité de la Grande-Bretagne, qui comporte un système de dépôts temporaires préalables à l'importation, a entraîné un fléchissement des achats britanniques au Canada. La pénurie de nickel et de cuivre a contribué aussi à ce léger recul des exportations vers le Royaume-Uni par rapport à l'année précédente. Le niveau des achats des pays du Commonwealth s'est maintenu aux environs de celui de 1968. Les exportations vers le Japon sont à la hausse grâce à la poursuite de l'essor économique de ce pays. Les ventes à la Communauté économique européenne ont augmenté en raison de l'accroissement des exportations vers la France et l'Allemagne de l'Ouest. D'autre part, les exportations vers les pays à commerce étatisé ont marqué un recul; cette baisse est attribuable surtout aux achats moins considérables de blé et de farine de blé.

#### LES IMPORTATIONS

Les importations canadiennes ont augmenté fortement en 1969; la hausse s'est révélée supérieure à celle

## LE VÉTÉRAN VOLE À NOUVEAU

Le pauvre aéronef No 626 était, il n'y a pas longtemps encore, l'image même de la désolation, planté sur son train d'atterrissage au milieu d'une flaque d'eau. Six ans auparavant, le vieil appareil CF-100 avait effectué son dernier vol avec le capitaine aviateur Len Bart aux commandes et l'officier d'aviation Hugh Stickles sur le siège arrière. Puis, le 17 octobre 1962, il avait participé à une parade de retraite majestueuse à travers le centre de North Bay (Ontario).

Les années l'avaient marqué. Il était posé là, solitaire, sale, et gênant le passage d'une nouvelle route. Il semblait bien que c'était la fin du vieux "zinc".

Mais le président de l'Association des anciens du 404e escadron de l'Aviation royale canadienne, Manny Guervitch, rêvait de voir le No 626 voler à nouveau. Il sollicita l'appui de nombreuses organisations pour lui construire un monument.



Le CF-100 sur son piédestal à North Bay

Le colonel E.C.R. Likeness, commandant de la base, BFC de North Bay, invité à faire participer son unité à la remise en état de l'avion s'y décida.

Le lieutenant G.R. Knight, officier des services d'entretien des avions de la base fut chargé de préparer l'appareil de façon à pouvoir le monter sur un piédestal qui lui donnerait l'allure d'un avion prenant de la hauteur en faisant un léger virage.

Pendant leurs loisirs les hommes de la Section d'entretien des appareils vidèrent complètement le No 626, le dépouillant de toutes ses pièces sauf celles qui servaient à le tenir assemblé. Ils le renforcèrent aux points d'efforts importants et ajoutèrent du lest de façon à en bien situer le centre de gravité. Puis, dernière retouche, ils rafraîchirent les couleurs de toutes les indications extérieures.

Enfin, à 5h 30, par un froid matin de novembre, le No 626 fut transporté jusqu'au parc Lee de North Bay et une grue géante l'enleva d'un camion pour le placer au sommet de son piédestal de béton.

Aujourd'hui, lorsque vous arrivez au sommet du dos d'âne de la voie surélevée de North Bay, vous pouvez admirer le vieux No 626, brillant de toutes ses couleurs, en pose de vol bien naturelle.

## LES DANGERS DE LA CIGARETTE (3<sup>e</sup> RAPPORT)

En publiant récemment le troisième rapport gouvernemental sur la teneur en goudron et en nicotine des cigarettes canadiennes, le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social, M. John Munro, a attiré l'attention sur la très forte teneur en goudron et en nicotine des cigarettes très grand format (100 millimètres) avec filtre et des cigarettes grand format sans filtre. "En tant que groupe, ces cigarettes grand format ont la plus forte teneur de toutes", a déclaré le ministre. "Si une personne fume ces cigarettes extra longues, elle ne doit pas essayer d'en obtenir pour son argent en fumant la cigarette jusqu'à l'extrémité, car ainsi elle prend une dose supplémentaire de goudron et de nicotine. Les fumeurs doivent s'efforcer de jeter un long mégot."

Le ministre a fait également remarquer que les cigarettes sans filtre normal, en tant que groupe, avaient des niveaux assez élevés de goudron et de nicotine; deux seulement des seize marques de cette catégorie ont des teneurs en goudron inférieures à 20 milligrammes, et 3 seulement des teneurs en nicotine inférieures à 1 milligramme.

M. Munro a ajouté: "Les cigarettes grand format avec filtre sont celles où il y a plus de variations; on y trouve les plus faibles teneurs en goudron (10 milligrammes) ainsi que des teneurs dépassant largement 20 milligrammes de goudron par cigarette. En règle générale, les cigarettes grand format et à bout filtre ont une teneur en goudron et en nicotine très voisine de celle des cigarettes sans filtre, de format normal et de la même marque. Cependant, les cigarettes grand format et à bout filtre d'une même marque peuvent avoir des teneurs supérieures aux cigarettes normales sans filtre d'une autre marque. On ne peut pas en conclure que les cigarettes avec filtre ont automatiquement des teneurs en goudron et en nicotine inférieures aux cigarettes sans filtre."

M. Munro a fait remarquer que la teneur en goudron d'une cigarette grand format avec filtre pouvait être supérieure à celle qu'on s'attendrait de trouver par comparaison avec la teneur en goudron des cigarettes normales avec filtre de la même marque. "Une faible teneur en goudron dans une cigarette normale avec filtre pourrait faire croire aux fumeurs que la cigarette de même marque, mais grand format et avec filtre, aurait une teneur en goudron très voisine", déclara-t-il. "Ce n'est pas toujours vrai et il faut juger chaque cigarette séparément."

Le ministre fit remarquer aussi que presque toutes les cigarettes avec filtre de format normal et toutes les cigarettes avec filtre de type compact

avaient des teneurs en goudron inférieures à 20 milligrammes.

Les études sur le goudron et la nicotine sont effectuées à l'Université de Waterloo par le Dr W.F. Forbes et le Dr J.C. Robinson. Ces études portent sur 91 marques de cigarettes différentes qui étaient en vente au milieu de l'année 1969.

## RÉDUCTION DU PROGRAMME DE FORMATION DES PILOTES

Le Programme de formation des pilotes des Forces canadiennes sera réduit cet automne afin de répondre aux exigences de la nouvelle structure des Forces.

Cette réduction résulte de la réorganisation des Forces canadiennes annoncée, en septembre dernier, par le ministre de la Défense nationale. Il avait été décidé alors de diminuer les effectifs de la 1re Division aérienne du Canada en Europe en 1970, ainsi que le chiffre des avions du Commandement du transport aérien et du Commandement maritime entre 1970 et 1973.

Les officiers qui suivent présentement l'entraînement au pilotage, ainsi que les candidats à la spécialité de pilote qui fréquentent les collèges militaires canadiens ou les universités, dans le cadre du Programme d'instruction pour la formation d'officiers des Forces régulières, ne seront pas touchés par cette réduction.

Par contre, quelque 65 militaires, y compris les candidats à la spécialité de pilote qui fréquentent présentement l'École des aspirants-officiers des Forces canadiennes, à Esquimalt, (Colombie-Britannique) et les officiers qui ont demandé à être réaffectés à un emploi de pilote, ne pourront suivre l'entraînement au pilotage, comme on l'avait prévu antérieurement.

Ceux qui comptaient devenir pilotes pourront choisir d'autres emplois dans les Forces canadiennes, comportant plusieurs catégories différentes, selon les qualifications et les préférences de chacun.

Le recrutement des pilotes pour les Forces canadiennes, dans le cadre du Programme d'instruction pour la formation d'officiers des forces régulières, se poursuivra au niveau actuel.

## PRÊT AU KÉNYA EN VUE D'UN RELEVÉ PHOTOGRAMMÉTRIQUE

Le Kenya et le Canada ont conclu le 22 octobre 1969 un accord par lequel notre pays s'engage à prêter \$500,000 en vue d'un relevé photogrammétrique d'une vaste région située dans le sud du Kenya. Le ministre kényen des Finances, l'honorable J.S. Gichuru, a signé l'accord au nom du Kenya, et le haut commissaire du Canada, M. J. Murray Cook, l'a signé au nom du Gouvernement du Canada.

Le prêt ne comporte aucun intérêt et a été consenti pour une période de 50 ans, y compris 10 ans de grâce. Ces conditions particulièrement favorables ont été conçues dans le but de faciliter le remboursement.

Par l'intermédiaire de l'Agence canadienne de développement international le Canada a versé la somme de 3 millions de dollars au fonds de prêt pour le développement; le Kenya s'en servira pour réaliser des projets précis. L'accord en vue d'un relevé photogrammétrique est le premier du genre. Dans le passé, le programme canadien d'aide au Kenya se traduisait surtout par l'affectation de professeurs et d'experts canadiens au Kenya de même que par la formation d'un personnel kényen au Canada; sous l'empire de ce programme, le Canada verse la somme d'environ 2 millions de dollars chaque année. Depuis 1964, l'apport du Canada sous forme de subventions aux projets d'immobilisations du Kenya s'établit à environ 1.2 million de dollars.

La mise en oeuvre du projet d'aérophotogrammétrie a été confiée à un groupe de sociétés canadiennes expérimentées dirigé par la maison *Photogrammetric Services* d'Ottawa et comprenant les entreprises *Spartan Air Services* d'Ottawa et *McElhannoy Surveying and Engineering* de Vancouver. Le projet consiste à photographier une région délimitée par une ligne partant des environs de Machakos et allant jusqu'à un projet situé au sud de Narok, ensuite en direction sud vers la frontière tanzanienne, puis longeant cette frontière jusqu'à un point situé près de Oloitokitok, et de là vers l'est jusqu'à Tsavo sur la route reliant Nairobi à Mombasa au nord, puis vers l'ouest en direction de Sultan Hamud, et enfin vers le nord pour rejoindre Machakos. On prévoit exécuter le travail de photographie au cours de mois de janvier, février et mars 1970. Les photographies seront envoyées au Canada où seront tracées les cartes qui seront remises au comité d'études kényen afin d'être imprimées et distribuées. Les laboratoires fourniront un montage photographique en mosaïque de la région cartographiée pour les fins du ministère de l'Agriculture et des autres ministères intéressées.

## UNE ÉMINENTE FOLKLORISTE À L'HONNEUR

Madame Carmen Roy, chef de la Division du folklore au Musée national de l'Homme, vient d'être nommée "fellow" de l'*American Anthropological Association*, une association qui groupe les anthropologues les plus célèbres des États-Unis et compte également parmi ses membres des spécialistes non américains de réputation internationale.

Diplômée de la Sorbonne en 1953, le docteur Carmen Roy a consacré sa vie au folklore canadien. Elle a effectué plusieurs grandes études et publié quantité d'articles et d'ouvrages importants, tels *Contes populaires gaspésiens*, *Littérature orale en Gaspésie et Saint-Pierre et Miquelon: une mission folklorique aux Îles*. Sa réputation d'éminente folkloriste dépasse largement les bornes de notre pays.

## LES FOURRURES CANADIENNES - LE VISON

*Cet article est le deuxième d'une série sur l'industrie canadienne des fourrures et sur les animaux qui les fournissent*

Le vison qui de nos jours est le symbole de l'élégance et du luxe, a déjà été le parent pauvre de l'industrie de la fourrure. Au temps des pionniers, les trafiquants qui cherchaient avec avidité à obtenir des pelleteries de castor, de loutre et de martre n'acceptaient qu'à contre-cœur celles de vison, et ce n'est qu'au vingtième siècle qu'on est devenu conscient des qualités remarquables de cette fourrure.

Le vison appartient à la famille des belettes. Son corps est long et mince, sa petite tête porte de courtes oreilles et sa queue est touffue. Sa couleur varie de brun pâle à presque noir. Il s'en rencontre souvent qui portent une tache blanche sur la gorge et la poitrine. Le mâle, qui peut peser jusqu'à quatre livres, est à peu près deux fois plus gros que la femelle.

### PRINCIPAUX GROUPES

On classe les visons en deux groupes principaux: le vison sauvage et le vison d'élevage.

On trouve le vison sauvage dans plusieurs pays, mais la variété nord-américaine est considérée la plus précieuse quant à la qualité de sa fourrure. Le meilleur vison sauvage au monde se trouve dans le nord canadien où cet animal souple passe une bonne

partie de son temps dans l'eau et sur le bord de l'eau où il trouve presque toute sa nourriture. Bien que préférant une alimentation composée surtout de poissons, il mange aussi des oiseaux, des souris et tout animal qu'il peut traquer et tuer.

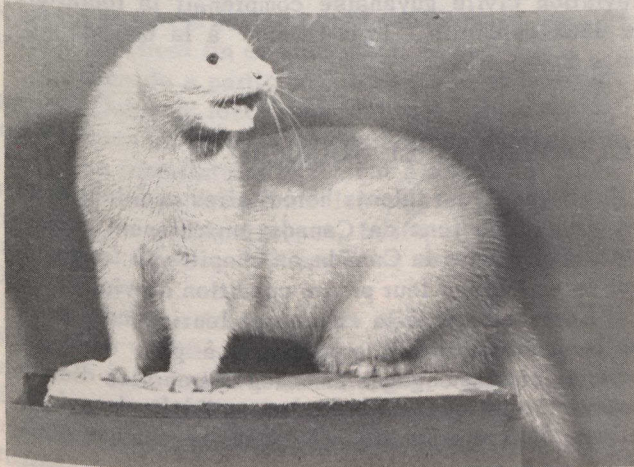
On élève le vison en réclusion dans plusieurs pays du monde. Tandis que les caractères de la fourrure du vison sauvage peuvent varier d'une région à l'autre, ceux des pelleteries de vison d'élevage sont relativement uniformes partout dans le monde. Cela s'explique par le fait que ces derniers proviennent tous de la même souche, soit le vison sauvage de l'Amérique du Nord.

L'élevage du vison a débuté dans l'Est canadien vers 1910 et, graduellement avec les années, ce secteur est devenu le plus important de la production commerciale des fourrures. En 1945, l'industrie du vison dépassait celle du renard, qui avait déjà connu un essor spectaculaire, et elle n'a pas régressé depuis.

Au début, tous les visons d'élevage, comme les visons sauvages, d'ailleurs, étaient de couleur brune ou brun foncé. Mais, vers 1956, on a obtenu des sujets bleu argenté ou platine de parents brun foncé. Cette mutation a été suivie par d'autres, si bien qu'aujourd'hui on compte plus de 200 couleurs naturelles de vison d'élevage.

L'apparition de peaux de vison dans un vaste assortiment de couleurs naturelles a constitué un énorme stimulant pour l'industrie. La popularité de cette fourrure a connu un essor prodigieux, si bien que maintenant la valeur de la production annuelle dépasse de beaucoup celle de toutes les autres fourrures du monde entier.

Le vison d'élevage fournit à peu près les deux tiers du commerce canadien des fourrures et, chaque année, plus de 1,500,000 peaux sont vendues aux enchères de fourrures partout dans le monde. L'Association des éleveurs de visons du Canada s'occupe activement de la publicité et de la vente des visons d'élevage produits par ses membres. Les pelleteries de qualité supérieure sont vendues sous la marque de commerce "Canada Majestic". Pour le commerce de l'Amérique du Nord et de l'Europe, ce nom commercial est synonyme de prestige et d'opulence, symbolisant ce qu'il y a de mieux au monde dans le domaine du vison.



*Vison mâle de couleur perle*

### CHANGEMENTS À LA FLOTTE DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

Le ministre des Transports, M. Don Jamieson, a annoncé récemment que sept nouveaux navires viendront s'ajouter à la flotte de la Garde côtière canadienne et que dix navires seront retirés du service actif dans le cadre d'un programme destiné à

rehausser l'efficacité de la flotte, tout en diminuant les dépenses.

Les principales fonctions de la flotte actuelle consistent à briser les glaces du fleuve Saint-Laurent pour faciliter la navigation en hiver et prévenir les inondations; à ravitailler les postes et villages éloignés de l'Arctique; à entretenir les aides à la navigation et à effectuer les recherches et le sauvetage.

A la base de Dartmouth, en Nouvelle-Écosse, on retrouve le nouveau n.g.c.c. *Louis S. St-Laurent*, le brise-glace le plus grand et le plus puissant au monde, et le *Provo Wallis*, un baliseur et ravitailleur de phares qui a été accepté en octobre. On affectera à la même base navale de Dartmouth un immense cotre de recherches et de sauvetage dont la construction vient d'être achevée à Lauzon, (Québec), le n.g.c.c. *Alert*.

Trois navires ayant leur base à Dartmouth quitteront le service actif. Il s'agit du n.g.c.c. *Edward Cornwallis*, bâti en 1949, qui sera placé en réserve, et des n.g.c.c. *Gannet* et *Mink*, deux anciens navires britanniques de débarquement, construits il y a plus de 20 ans, qui avaient été transformés en bateaux de ravitaillement septentrional. Ces deux derniers seront désaffectés.

Le nouveau brise-glace n.g.c.c. *Norman Mcleod Rogers*, qui dessert le golfe, a Québec comme port d'attache. Le n.g.c.c. *C.D. Howe*, construit en 1950 pour la visite médicale annuelle dans l'Arctique, et ayant lui aussi Québec comme port d'attache, sera désaffecté parce que le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social n'en a plus besoin. On disposera également du navire *Auk*, un navire de ravitaillement, semblable au *Gannet*, qui a Québec comme port d'attache.

Le n.g.c.c. *Robert Foulis*, un nouveau baliseur et bateau de travail, a comme base Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) et dessert la rivière Saint-Jean. Le dernier bateau-phare en service actif, qui était stationné près des bas-fonds Lurher, non loin de Saint-Jean, a été placé en réserve, parce que ses services ne sont plus requis en raison des nouveaux éléments d'aides à la navigation.

Le n.g.c.c. *Bartlett*, un bateau identique au *Provo Wallis*, sera utilisé comme baliseur à partir de Saint-Jean (Terre-Neuve). Le n.g.c.c. *Montmorency*, un baliseur construit en 1957, sera transféré de Saint-Jean à Parry Sound (Ontario). Il remplacera le n.g.c.c. *Edwards*, un baliseur qui a été construit en 1946 et qui sera désaffecté.

La base Prescott (Ontario) sera pourvue, l'an prochain, d'un brise-glace ravitailleur et baliseur léger présentement en construction.

Le n.g.c.c. *Estevan*, un baliseur construit en 1912 et utilisé sur la côte ouest, est retiré du service.

Par ailleurs, cinq nouveaux canots de sauvetage ayant leur base à terre ont été construits, soit trois pour la côte ouest et deux pour la côte est.

## AIDE À L'AVIATION GUYANAISE

L'octroi d'une aide canadienne de 3.1 millions de dollars pour permettre à la Guyane de développer ses services d'aviation civile a été annoncé récemment par l'Agence canadienne de développement international.

Le but principal du nouveau projet de coopération canado-guyanaise est de mettre la *Guyana Airways Corporation*, société d'État guyanaise, en mesure d'augmenter ses possibilités de transport

d'équipement et de matériaux dans l'arrière-pays, de donner à son service de fret une expansion dont le besoin se fait sentir de façon urgente et d'offrir, dans l'ensemble du pays, un service aérien indépendant des conditions atmosphériques.

Une subvention de un million sera consacrée à l'installation de radiophares omni-directionnels à quinze emplacements différents de façon à permettre la navigation aux instruments. A Timehri, aéroport international de la Guyane, les nouvelles installations comprendront un centre de prévisions météorologiques, un système à très haute fréquence et du matériel d'entretien des pistes. Une installation agrandie et modifiée d'atterrissage aux instruments est également prévue. Le projet comprend aussi une assistance de caractère technique pour la formation de contrôleurs d'aérodrome et d'un inspecteur d'aviation civile, ainsi que pour l'établissement, avec l'aide d'experts, de services météorologiques et d'un service d'informations aéronautiques.

Un prêt de développement de 1.7 million de dollars permettra à la *Guyana Airways Corporation* d'acquérir deux avions "Caribou" DeHavilland. Des subventions d'un total de \$400,000 financeront la construction d'un bâtiment comprenant un hangar et des bureaux, ainsi que la fourniture d'un matériel divers nécessaire à une amélioration de l'organisation et de l'administration de la G.A.C. Cette amélioration bénéficiera également d'une assistance technique.

L'aide apportée précédemment par le Canada à l'aviation civile guyanaise comprenait la fourniture de deux appareils "Twin-Otters" à la *Guyana Airways Corporation*.

## LES INDIENS ET LE TOURISME

Grâce à leurs talents héréditaires et à leur mode de vie, les Indiens du Canada enrichissent chaque année l'économie du Canada, au chapitre du tourisme, tout en améliorant leur propre condition de vie.

Leur habileté à la chasse et leur connaissance de la faune profitent grandement à plus de 4,000 Indiens qui sont engagés dans les entreprises d'équipement touristique et dans des activités de guides reliées à divers sports, notamment la chasse et la pêche.

Ces activités rapportent plus de trois millions de dollars par année à l'industrie touristique canadienne. Cette somme ne représente pourtant qu'une faible partie de la contribution des Indiens à l'ensemble du tourisme.

Le ministère des Affaires indiennes procure une aide administrative, technique, consultative et financière aux 114 entreprises de fournitures d'équipement et de guides dont les 520 propriétaires et exploitants indiens tirent des bénéfices globaux de \$375,000 par saison. De plus, l'ensemble des services de guides indiens du Canada, qui compte 1,750 personnes, leur rapporte un revenu supplémentaire de \$1,125,000. Il y

a lieu de mentionner aussi que les divers emplois auxiliaires qui se greffent sur ces activités permettent à un nombre légèrement supérieur d'Indiens de gagner \$1,400,000 au cours de la saison.

Une somme d'environ 1 million de dollars a été investie dans les entreprises indiennes de fournitures de chasse et de services de guides. Ce débours se partage à égalité entre les Indiens et le ministère des Affaires indiennes et, à divers degrés, avec les gouvernements provinciaux. La contribution des Indiens se traduit surtout par l'apport de matériel, de main-d'oeuvre et de services, tandis que celui des ministères gouvernementaux prend la forme de prêts et de subventions.

Près de 75 pour cent des entreprises de fournitures d'équipement touristique et d'activités de guides appartenant aux Indiens et exploitées par eux sont en Ontario et en Colombie-Britannique, les autres 25 pour cent étant réparties à travers la plupart des autres provinces et les Territoires.

Plus de la moitié de cette activité rémunératrice a été établie au cours des six dernières années, à l'initiative des bandes indiennes dont les fonds se sont parfois accrus d'une faible subvention du ministère des Affaires indiennes.

## RETRAIT DE LA BASE DE L'OTAN

Les vols effectués à la base de Decimomannu en Italie par les appareils de la division aérienne du Canada rattachée à l'OTAN, cesseront le printemps prochain et toutes les activités canadiennes dans ce secteur prendront fin en septembre.

Le Canada a participé avec l'Italie et l'Allemagne de l'Ouest au fonctionnement et à l'entretien des installations en vertu de l'accord signé en décembre 1959. Ces installations servaient à former au maniement des armes aériennes les pilotes d'avions de frappe et de reconnaissance, basés en Europe, des trois pays. Environ 80 Canadiens sont stationnés à Decimomannu.

La décision de cesser les opérations vient à la suite des modifications apportées, comme on l'a annoncé dernièrement, aux Forces canadiennes en Europe, et de la réduction qui s'ennuit de la division aérienne dont l'effectif passe de six à trois escadilles.

Des dispositions sont prises pour que les pilotes canadiens de la division aérienne s'entraînent au maniement des armes aériennes dans d'autres bases.

## NORMES DE QUALITE DE L'EAU POTABLE

Des critères, conçus pour venir en aide aux autorités provinciales et municipales et assurer une meilleure protection des approvisionnements en eau potable, ont été rendus publics récemment par le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social, M. John Munro.

Ces critères sont le résultat du travail du Comité conjoint pour les normes de l'eau potable, organisme formé par le Comité consultatif sur le génie sanitaire, et par l'Association canadienne d'hygiène publique. Les normes disponibles en vertu de nos connaissances actuelles ont été réunies dans un document intitulé: *Normes et objectifs de l'eau potable au Canada*.

"En recommandant des normes à la communauté dans son ensemble", déclarait M. Munro, "et en ajoutant des échelles graduées et des explications détaillées, nous espérons que les autorités compétentes seront capables de les appliquer avec intelligence, jugement et discrétion.

"L'évolution constant de la technologie, les progrès de la science médicale et une meilleure connaissance de l'influence de l'environnement de l'homme", a ajouté le ministre, "nécessiteront des révisions périodiques de ces normes et objectifs. En conséquence, ce document sera révisé et mis à jour chaque fois que les circonstances l'exigeront."

Nous espérons que les gouvernements provinciaux et municipaux utiliseront largement ces critères pour établir leurs propres normes de qualité de l'eau potable, protégeant ainsi la santé de tous les Canadiens. Cette formule est la première qui ait été spécifiquement mise au point pour répondre aux conditions canadiennes en établissant des normes de qualité en ce qui a trait à l'eau potable.

## REVUE DE L'ÉCONOMIE CANADIENNE EN 1969 ET PERSPECTIVES POUR 1970

(Suite de la page 2)

des exportations. L'excédent des échanges commerciaux qui avait atteint le chiffre record de 1.2 milliard de dollars l'année précédente, a diminué d'environ un demi-milliard.

D'autre part, les paiements courants relatifs aux services ont augmenté à une cadence beaucoup plus rapide que les recettes, ce qui témoigne d'une forte hausse des dépenses des touristes canadiens à l'étranger. En conséquence, le surplus des échanges commerciaux ayant décliné et le déficit du secteur des services ayant augmenté, le déficit du Canada pour l'ensemble des transactions courantes est beaucoup plus lourd par rapport à l'année précédente mais il se compare favorablement à celui des dix dernières années.

## PRÉVISIONS POUR 1970

L'économie canadienne, au seuil de la nouvelle année, est en très bonne voie. L'accroissement des dépenses d'immobilisations en 1969, lesquelles étaient demeurées au même niveau depuis deux ans constituent l'élément moteur de l'essor économique. La réalisation des programmes d'expansion en 1969 a été entravée par les arrêts de travail mais les travaux différés seront repris en 1970. Une étude ré-

cente, a révélé que les grandes entreprises se proposent d'accroître leurs moyens de production de 14 pour cent par rapport à 1969. L'industrie secondaire, en particulier les secteurs de l'affinage des métaux, des produits chimiques et des biens durables de consommation absorberont une grande partie de l'accroissement des dépenses d'établissement. L'augmentation des dépenses d'immobilisations sera moins forte dans les autres grands secteurs d'investissement....

Entre-temps la tendance persistante à la hausse des salaires, appuiera l'accroissement soutenu des dépenses de consommation.

Le climat économique à l'étranger est un peu moins brillant qu'il y a un an. Aux États-Unis, les mesures destinées à freiner la hausse persistante des prix ont réussi à enrayer la poussée inflationniste et ont en quelque sorte ralenti le rythme de la croissance économique. En Europe de l'Ouest, la croissance économique générale perd aussi quelque peu de sa vigueur, partiellement à cause des mesures restrictives imposées par les gouvernements. En Grande-Bretagne, la contraction de la demande reste un facteur clé de la politique nationale mais l'amélioration courante de la balance des paiements pourrait bien frayer la voie à l'accroissement des ventes de nos produits. De l'autre côté du Pacifique, l'économie du Japon qui est en pleine expansion nous donnera sans doute l'occasion d'accroître davantage nos exportations vers ce pays, qui est devenu notre deuxième client outre-mer....

Toutefois, malgré ces facteurs encourageants, la hausse de 1.25 milliard de dollars réalisée en 1969 sera difficile à égaler à cause de la demande plus faible des États-Unis et d'un ralentissement de la croissance dans le monde en général. Les exportateurs devront disputer aux concurrents étrangers une part d'un marché réduit. Aussi faut-il, dans ces périodes d'âpre concurrence, éviter que notre situation concurrentielle ne soit émoussée par la montée inflationniste persistante des coûts et des prix.

Entre 1968 et 1969, les prix de vente de l'industrie canadienne ont monté de 3.4 pour cent tandis que les prix aux consommateurs et le prix des éléments qui composent le produit national brut ont tous les deux monté de 4.5 pour cent. Cette situation inflationniste a également prévalu dans d'autres pays

industrialisés. Néanmoins, il est essentiel que le Canada maintienne ses prix à un niveau aussi bas que possible, car si les producteurs canadiens n'y parviennent pas, ce sera en vain qu'ils tenteront de capter une plus grande part des marchés mondiaux, condition indispensable à l'emploi de la main-d'oeuvre sans cesse croissante et des autres moyens de production dont nous disposons.

Dans une certaine mesure, la hausse des prix au Canada est une conséquence de la hausse des prix payés pour les importations et de ceux que nous recevons pour nos exportations. Il ne serait guère sage qu'un pays exportateur comme le Canada, refuse de suivre le courant des marchés internationaux. Il est cependant essentiel de limiter la montée des prix au sein de l'économie nationale, hausse qui résulte surtout d'exigences salariales plus fortes que le rendement général de l'économie au chapitre de la production.

La productivité de l'industrie canadienne a continué de s'améliorer au cours de l'année écoulée. Dans l'industrie de fabrication le rendement par travailleur a augmenté à un taux proche de la moyenne de l'après-guerre qui est de 3.7 pour cent. Néanmoins, la plupart des taux d'accroissement du revenu ont excédé de beaucoup ceux de la productivité nationale, entraînant inéluctablement l'augmentation des frais de production et des prix. Cette inflation de provenance interne constitue un obstacle sérieux à l'expansion commerciale et industrielle ainsi qu'à un meilleur rendement économique général.

En employant les moyens les plus pratiques, le gouvernement tente actuellement de freiner la hausse des prix. En plus de l'application de mesures permettant de restreindre les dépenses et de programmes fiscaux et monétaires appropriés, la Commission des prix et des revenus, récemment instituée, s'efforce de développer des méthodes nouvelles qui suppléeraient aux remèdes traditionnels employés pour freiner l'inflation.

Les perspectives de l'économie canadienne pour la prochaine décennie sont fort prometteuses. Dans son 6e *Exposé annuel* le Conseil économique du Canada démontre que le potentiel de croissance économique des années 1970 n'est pas moins impressionnant que celui qui fut réalisé dans les années soixante.