



Bulletin

hebdomadaire canadien

Vol. 27, N° 44

1^{er} novembre 1972

LE PROGRAMME DES "LIEUX ET PARCOURS PRIVILÉGIÉS"

Le premier ministre, M. Pierre-Elliott Trudeau, et le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, M. Jean Chrétien, ont annoncé, récemment, un nouveau programme, appelé "Lieux et parcours privilégiés", qui donnera un nouvel essor au réseau de parcs nationaux du Gouvernement fédéral. Les principaux éléments de ce programme à longue portée sont les suivants:

Des voies d'eau historiques – Les rivières et les lacs sur lesquels les Indiens et les explorateurs ont navigué seront étudiés, cartographiés et feront l'objet d'une interprétation historique.

Des parcours historiques – Ces parcours, à travers les prairies ou les montagnes, seront ouverts pour la marche à pied, l'équitation ou le cyclisme.

Des routes panoramiques – Les routes secondaires seront réaménagées et des voies de circulation modérée seront construites le long des routes panoramiques soigneusement tracées.

Un réseau de canaux – Huit canaux historiques et récréatifs de l'est du Canada ont été intégrés au programme des parcs.

Des parcs marins nationaux – En bordure des trois océans qui baignent le Canada et dans les étendues d'eau du pays, il existe d'excellentes possibilités de créer des parcs d'exploration sous-marine.

Des points d'intérêt national – Les merveilles de la nature, plus petites mais aussi intéressantes, seront protégées en tant que parcs-miniatures nationaux.

Des rivières sauvages – De magnifiques parcs peuvent être aménagés le long des rivières demeurées intactes jusqu'ici, comme ce fut le cas en bordure de la Nahanni.

M. Chrétien a expliqué en ces termes le nouveau programme:

...Pendant des siècles, les parcours dont il est question ici ont constitué les seules routes des pionniers et des explorateurs. Que ce soit en côtoyant le littoral, en franchissant les lacs et les rivières, en traversant les prairies ou en contournant les montagnes, que ce soit en direction du Pacifique à l'ouest, ou de l'Arctique au nord, où qu'il aille, et quel que soit son but, l'homme d'hier a laissé derrière lui un réseau de routes qui ont échappé à l'action du temps et à l'influence de la technologie. Les pistes des premiers Indiens, les routes des explorateurs et des trafiquants de fourrures, les sentiers choisis par les premiers colons, c'est tout ce que nous projetons de protéger ou, dans certains cas, de re-créeer, et que nous appelons des "parcours privilégiés."

A notre époque, de plus en plus de Canadiens sont désireux d'échapper au bruit, à la congestion et à la tension de la vie urbaine. Même s'il leur arrive de désertir la ville, c'est pour atteindre des parcs encombrés et se heurter à une campagne aux barrières closes.

A la faveur des "parcours", de larges secteurs du Canada seront réouverts aux voyages en bateau ou

SOMMAIRE

| | |
|--|---|
| Le programme des "Lieux et parcours privilégiés" | 1 |
| Accord aérien Canada-Chine | 2 |
| Des Esquimaux perdus sont rescapés | 3 |
| Comité canado-américain de l'assainissement des eaux | 3 |
| Signature d'accords: Inco-Indonésie-Japon | 4 |
| Timbres de Noël de 1972 | 4 |
| Construction poussée d'avions ADAC | 5 |
| L'habitation en septembre | 5 |
| Le Canada se joint à l'Institut inter-américain des Sciences agricoles | 6 |
| Aux Postes: le tri mécanisé | 6 |
| Trop tôt l'automne s'installe... .. | 7 |
| Distinction américaine à un Canadien | 7 |
| Football – Hockey | 8 |

en canot, aux randonnées à bicyclette ou à dos de cheval, aux excursions à pied ou en raquettes, ou encore aux promenades sur des chemins sinueux qui effleurent à peine le sol.

Les "parcours" proposés dans ce programme offriront aux jeunes et aux moins jeunes la possibilité d'apprécier la beauté et le calme qui régneront longtemps ici avant l'arrivée de l'homme.

Les parcours proposés sont des routes de plaisance offertes aux familles, aux particuliers, aux groupes de tous les âges; à beaucoup d'entre eux, ils donneront la possibilité de voyager et de découvrir la nature et la beauté. Il existe déjà tout autour de nos villes, des campagnes attrayantes qui sont facilement accessibles aux citoyens par le truchement des autoroutes modernes. Mais ce qui fait défaut, ce sont précisément les motifs qui pourraient inciter les humains d'aujourd'hui à désertier les autoroutes géantes pour aller goûter la joie et la paix dans des endroits à la fois attrayants et intéressants. Ces endroits, ce sont ceux où l'homme fatigué d'aujourd'hui peut trouver le calme et le repos dans un milieu naturel où il lui est loisible de capter de ses yeux et de tous ses sens le rappel des expériences des premiers habitants de pays, des premiers explorateurs du continent.

LES "PARCOURS PRIVILÉGIÉS"

Les "parcours privilégiés" offrent la possibilité de redonner au voyage sa véritable signification, sa qualité de plaisir.

Les "parcours" relieront entre eux plusieurs de nos lieux privilégiés. Nous projetons aussi de créer de nouvelles catégories de ces lieux exceptionnels. Les rivières sauvages qui courent encore en liberté serviront à créer de mini-parcs sauvages. Les possibilités d'établir des parcs marins sont innombrables. Et de petites mais exceptionnelles curiosités de la nature seront préservées comme de précieux points de repère pour l'avenir de notre pays. Il existe au Canada de nombreux paysages tout à fait remarquables qui sont dignes de conservation et de protection mais qui ne peuvent justifier le statut de parcs nationaux.

OBJECTIF: 60 PARCS NATIONAUX

Le nouveau programme envisagé par notre ministère n'implique pas de changements dans la gestion des vingt-neuf parcs nationaux qui existent actuellement. Leur but principal continuera d'être la conservation et l'interprétation de vastes régions qui renferment les oeuvres les plus spectaculaires de la nature. Pour assurer leur protection, pour défendre, en somme, ces régions exceptionnelles contre leur propre popularité, le Gouvernement a l'intention d'énoncer les conditions particulières qui régiront la fréquentation maximale de chaque parc, tout comme il se propose de consolider, par voie de législation, le système de zonage des parcs, système actuellement fondé beaucoup plus sur des principes que sur des lois. Nous continuerons de poursuivre l'objectif

que nous ambitionnons, soit d'avoir quelque 60 parcs nationaux d'ici la fin du siècle actuel. Déjà, nous avons bénéficié d'un excellent appui de la part des provinces et des Territoires lorsqu'il s'est agi d'établir les nouveaux parcs historiques nationaux, et nous sommes confiants que pour que nous puissions mener à terme le programme d'aujourd'hui, ils nous conserveront leur coopération.

"Lieux et parcours privilégiés", c'est une invitation du Gouvernement fédéral faite à tous les Canadiens, aux organismes privés, aux groupements de jeunes et aux collectivités, à l'effet non seulement de protéger ce qui reste de notre héritage naturel et historique, mais aussi de restaurer, dans la mesure du possible, une partie de ce que nous avons perdu.

Les Canadiens connaissent mal et trop peu le Canada. Ce programme les fera s'acheminer vers des endroits rarement visités et, par le fait même, les fera contribuer au bien-être économique de régions qui en ont le plus grand besoin. Les entreprises locales, comme les hôtels, les motels, les auberges et les restaurants, se ressentiront financièrement de la venue de visiteurs clients. Les musées de la nature, les centres d'interprétation, les parcs et les lieux historiques attireront de nouveaux touristes. De nouvelles occasions d'emploi, de nouveaux programmes et projets communautaires verront le jour, tout comme naîtra un nouvel et revigorant esprit de solidarité.

A travers tout le Canada, il existe, à peu de distance des villes importantes comme des modestes villages, des possibilités pour la réalisation de ce programme. Les "parcours" faciliteront l'accès aux sentiers de la nature, aux emplacements de pique-nique, aux terrains de camping et aux lieux historiques. Ils serviront de liens entre les parcs nationaux et provinciaux, rapprocheront les uns des autres les provinces et les agglomérations et, du même coup, renforceront l'unité nationale.

ACCORD AÉRIEN CANADA-CHINE

Le secrétaire d'État aux Affaires extérieures, M. Mitchell Sharp, a annoncé le 13 octobre que les négociations aériennes entre le Canada et la Chine qui débutèrent en mai dernier à Pékin se sont terminées de manière satisfaisante. Un accord a été paraphé par les chefs des deux délégations et sera soumis aux Gouvernements chinois et canadien pour approbation. La réussite de ces discussions coïncide avec le second anniversaire de l'établissement des relations diplomatiques entre le Canada et la République populaire de Chine. Il est prévu que les services aériens directs seront inaugurés au début de 1973.

L'objectif principal de cet accord est d'établir des liens aériens directs qui faciliteront le commerce et les autres échanges entre les deux pays.

DES ESQUIMAUX PERDUS SONT RESCAPÉS

Le brise-glace léger de la Garde côtière canadienne *Sir Humphrey Gilbert* s'est avancé, à la fin du mois de septembre, de 70 milles dans les eaux inexploitées de l'inlet Steensby, au nord-ouest de l'île Baffin pour s'assurer du bien-être de quatre groupes d'Esquimaux avec lesquels on n'a pas eu de contact depuis trois mois.

Les Esquimaux, 28 en tout, se trouvaient en différents points de l'inlet. Ils se portaient tous bien et avaient choisi de rester où ils étaient, plutôt que de retourner à Igloolik, d'où ils étaient partis au début de l'été.

Ils avaient quitté Igloolik pour chercher de nouveaux terrains de chasse. Après une période de temps assez longue, les membres de la communauté se sont inquiétés de ne pas les voir revenir au village. Le détachement local de la Gendarmerie royale du Canada a demandé à la Garde côtière canadienne qu'un aéronef de reconnaissance des glaces, affrété par le ministère de l'Environnement pour assister les convois annuels de ravitaillement arctique du ministère des Transports, essaie de repérer les Esquimaux. Un aéronef de la Gendarmerie royale du Canada a également participé aux recherches.

Les équipages des aéronefs les ont finalement repérés sur les bords de l'inlet Steensby, à environ 75 milles au nord-est d'Igloolik.

Le brise-glace, sous le commandement du capitaine George Brown, de Lewisporte (Terre-Neuve), assistait alors un convoi de ravitaillement qui déchargeait sa cargaison à Hall Beach, à environ 50 milles au sud d'Igloolik, sur la côte ouest du bassin Foxe.

On donna au navire l'ordre de partir et d'essayer de pénétrer dans l'inlet Steensby, où n'évoluaient jusqu'alors que de petites embarcations indigènes, pour essayer d'entrer en contact avec le groupe d'Esquimaux. Prudemment, le capitaine Brown a incliné la route de son navire quelque 70 milles vers le nord, en gardant un œil sur le sondeur et l'autre sur la côte. Les cartes marines de la région, qui n'indiquaient que les contours de la côte, étaient inutiles.

Lorsqu'on a trouvé les Esquimaux, un hélicoptère les a amenés à bord du navire. On a fait part à la Gendarmerie royale d'Igloolik de leur désir de rester dans l'inlet Steensby et le capitaine Brown a fait faire demi-tour à son navire pour reprendre sa tâche auprès du convoi de ravitaillement. Ce détour arctique inattendu signifie que les expéditions futures dans l'inlet Steensby auront l'avantage de pouvoir profiter d'une carte sur laquelle figure une route sûre.

Un autre brise-glace de la Garde côtière canadienne, le vieux n.g.c.c. *Labrador* est venu en aide à un autre groupe d'Esquimaux durant le même mois. Alors qu'il escortait le navire d'études sismographiques *Theta* croisant entre les eaux de l'Arctique ouest et celles de l'Arctique est, à travers le détroit

de Bellot, le brise-glace a pris en charge un groupe composé de trois adultes et de quatre enfants à l'extrémité ouest du détroit. Les Esquimaux étaient à court de munitions et n'avaient presque plus de vivres. Ils étaient originaires de Spence Bay, à environ 200 milles au sud sur la presqu'île de Boothia, et lorsque le brise-glace les a pris à bord, ils ont demandé à être laissés au premier village esquimau important se trouvant sur la route du navire.

Des conditions de glace devenant de plus en plus graves ont fait que le voyage vers l'est a été annulé et le n.g.c.c. *Labrador* a escorté le *Theta* sur le trajet de retour vers la région du Détroit de Lancaster, d'où le navire pourrait, au besoin, repartir vers le sud. Les Esquimaux ont débarqué à Resolute Bay.

COMITÉ CANADO-AMÉRICAIN DE L'ASSAINISSEMENT DES EAUX

Un plan d'action international en deux étapes permettra d'accélérer l'amélioration de la qualité de l'eau dans le réseau du fleuve Saint-Jean. C'est ce que M. Mitchell Sharp, secrétaire d'État aux Affaires extérieures, et M. Jack Davis, ministre de l'environnement, ont annoncé le 21 septembre.

Un comité canado-américain vient d'être formé dans le but de combattre et de prévenir la pollution dans la section internationale du fleuve Saint-Jean et de ses tributaires qui traversent la frontière internationale. De plus, la Commission mixte internationale est appelée à analyser les conclusions du Comité et à soumettre ses recommandations aux deux Gouvernements intéressés pour qu'ils déterminent les mesures à prendre.

Le nouveau Comité sur la qualité de l'eau du fleuve Saint-Jean comprendra un nombre égal de membres de chacun des pays en cause. Ces membres représenteront les Gouvernements du Canada, des États-Unis, du Nouveau-Brunswick, du Québec et du Maine; le Comité comportera aussi des porte-parole du Conseil de la planification du fleuve Saint-Jean ainsi que de la *Northern Maine Regional Planning Commission* (Commission de la planification régionale du nord du Maine).

Les Gouvernements du Canada et du Nouveau-Brunswick collaborent déjà à un programme destiné à améliorer la qualité de l'eau, et l'État du Maine exécute lui aussi un programme semblable. Le nouveau Comité examinera les progrès réalisés dans le domaine de l'assainissement des eaux de toute la section internationale du fleuve Saint-Jean et se chargera de l'échange de renseignements, des consultations et de la coordination des activités. Il présentera aux autorités compétentes des recommandations en vue de l'assainissement des eaux du réseau.

Il s'agit d'un important pas en avant dans la lutte que livrent le Canada et les États-Unis contre la pollution des eaux limitrophes. Dans le domaine

de la dépollution, l'importance de la Commission mixte internationale, établie en 1909 en vertu du Traité des eaux limitrophes, a augmenté au cours des dernières années. Un bon exemple de son travail a été la longue étude qui a formé la base de l'Accord relatif à la qualité de l'eau dans les Grands lacs, signé à Ottawa en avril dernier par le premier ministre Trudeau et le président Nixon.

Le fleuve Saint-Jean reçoit aussi une considération spéciale de la part du Comité de l'OTAN sur les défis de la société moderne. Au sein de ce Comité, le Canada est le promoteur d'un projet-pilote de lutte contre la pollution des eaux intérieures. Les nouvelles mesures annoncées le 21 septembre seront présentées au Comité de l'OTAN comme un exemple de collaboration internationale dans le domaine de la gestion des eaux.

Ces mesures ont été prises au moyen d'un échange de notes entre Ottawa et Washington et d'un acte de renvoi à la Commission mixte internationale par les deux Gouvernements, le 21 septembre.

SIGNATURE D'ACCORDS: INCO-INDONÉSIE-JAPON

Une nouvelle étape dans la réalisation du projet de *P. T. International Nickel Indonesia* visant à l'exploitation de nickel dans l'île indonésienne de Sulawesi (Célèbes), a été annoncée récemment par la société mère, *The International Nickel Company of Canada, Limited*. Des accords de participation et de commercialisation ont été signés à Tokyo entre Inco Canada, six sociétés japonaises et *Inco Indonesia*.

Les partenaires japonais sont *Shimura Kako Company, Ltd.*; *Sumitomo Metal Mining Co., Ltd.*; *Tokyo Nickel Company, Ltd.*; *Mitsui and Co, Ltd.*; *Missho-Iwai Company, Ltd.*; *Sumitomo Shoji Kaisha, Ltd.* Sous réserve de l'accord du Gouvernement japonais à leur participation, les partenaires japonais détiendront au début 25 pour cent du capital d'*Inco Indonesia*.

Des intérêts indonésiens pourront acquérir une participation dans le projet aux termes de la Convention d'Établissement conclue entre *Inco Indonesia* et le Gouvernement de la République d'Indonésie. Ces dispositions conduiraient en définitive à une participation de 60 pour cent pour *Inco Canada*, 20 pour cent pour les partenaires japonais et 20 pour cent pour les intérêts indonésiens.

Inco Indonesia a négocié des contrats de ventes à long terme, portant sur la production, avec *Shimura Kako*, *Sumitomo Metal Mining* et *Tokyo Nickel*, qui soumettront cette production à une étape complémentaire d'affinage de façon à obtenir des formes de nickel de première fusion destinées à être vendues à leur clientèle. *Inco Canada* est actionnaire de *Shimura Kako* et de *Tokyo Nickel*.

Les installations minières et métallurgiques qui doivent être implantées par *Inco Indonesia* à proximité de Soroako, dans l'est de Sulawesi, constituent la première phase d'un programme de mise en valeur des minerais latéritiques de cette région dans le cadre de la Convention d'Établissement conclue avec le Gouvernement indonésien. La capacité annuelle de l'unité de production initiale sera de 14,000 tonnes de nickel plus cobalt sous forme de matte à 75 pour cent de nickel.

TIMBRES DE NOËL DE 1972

Pour la neuvième année consécutive, les Postes canadiennes émettent des timbres spéciaux à l'occasion de Noël. Les timbres émis cette année dans les valeurs de six, de huit, de dix et de quinze cents, seront mis en vente le 1er novembre.



CONSTRUCTION POUSSÉE D'AVIONS ADAC

La société de Havilland du Canada entreprendra immédiatement la réalisation de deux prototypes de pré-série de l'avion DHC-7 *Quiet STOL Airliner* a annoncé le ministre de l'Industrie et du Commerce, M. Jean-Luc Pepin.

Le DHC-7 est un avion à décollage et atterrissage courts (ADAC), pouvant transporter 48 passagers, et conçu principalement pour le transport interurbain de faible distance et pour desservir facilement les aéroports situés près des agglomérations urbaines.

"Le DHC-7 sera en fait l'appareil de transport le plus silencieux jamais offert sur le marché", a déclaré le président de la société de Havilland, M. B.B. Bundesman. En outre, les dernières techniques employées pour la réalisation des moteurs PT6A-50 leur confèrent des caractéristiques d'émission de gaz polluant nettement inférieures aux limites admissibles.

Le coût global de développement de l'avion et des moteurs pourrait atteindre environ 80 millions de dollars. Ces coûts seront répartis entre le fabricant de l'avion, le producteur du moteur et le Gouvernement fédéral, par l'entremise du ministre de l'Industrie et du Commerce. De pair avec l'approbation du programme de développement, le Gouvernement a conclu un accord d'option avec *Hawker Siddeley Limited*, la compagnie mère de la société de Havilland, visant l'achat éventuel de la compagnie canadienne. L'option demeurera en vigueur jusqu'au 30 juin 1974.

La fabrication des deux prototypes de pré-série doit aboutir à la certification civile de l'avion ADAC prévue pour le début de 1975. Le premier des deux avions devrait être prêt pour les essais en vol d'ici deux ans. L'objectif du programme est de mener à terme tous les travaux de génie, de conception et de réalisation, y compris les essais en vol, et de permettre à la société de Havilland de réagir rapidement aux demandes du marché et de lancer un programme définitif de production.

M. Pepin a ajouté que les dernières études de marché effectuées à la fois par le ministère et la société de Havilland permettent d'espérer, pour le moins, la vente de 150 DHC-7 entre 1975 et 1980: les ventes pourraient même atteindre de 450 à 500, et proviendraient en grande partie des marchés d'exportation.

AUTRES FONCTIONS POSSIBLES

En plus de répondre à l'urgente nécessité de mettre au point un réseau de transport doté d'appareils ADAC à court rayon d'action dans les secteurs à forte densité de circulation aérienne, le DHC-7 devrait également jouer un rôle important dans le secteur du développement régional. Dans la perspective du développement des régions nordiques, le DHC-7 devrait offrir un service aérien efficace entre les localités que les gros avions à réaction ne peuvent desservir économiquement compte tenu du coût élevé des installations aéroportuaires.

Bon nombre d'applications semblables pourraient également être trouvées dans les pays en voie de développement, offrant au Canada une position avantageuse sur les marchés de plus en plus compétitifs d'exportation d'avions. Les ventes de DHC-7 dans le monde pourraient s'étendre sur une bonne partie de la prochaine décennie.

ACCORD AVEC LES ÉTATS-UNIS

La société de Havilland a conclu un accord avec la société *Boeing* des États-Unis concernant un programme conjoint de commercialisation de l'appareil. Les démarches initiales auprès d'acheteurs possibles parmi les compagnies aériennes mondiales ont déjà débuté. Les deux sociétés se proposent d'entreprendre immédiatement une campagne élaborée et soutenue de commercialisation.

On estime que l'ensemble du programme (la cellule, le moteur et certaines pièces d'équipement) créera environ 1,500 emplois au cours des années 1973 et 1974, et pourrait donner de l'emploi à 3,000 travailleurs canadiens pendant une période de 10 ans.

L'HABITATION EN SEPTEMBRE

Des données provisoires communiquées par la Société centrale d'hypothèques et de logement indique le volume de mises en chantier a quelque peu augmenté au mois de septembre. Compte tenu des facteurs saisonniers, le chiffre annuel hypothétique de production à la fin du mois atteignait 264,400 unités par rapport à celui de 249,700 unités enregistré à la fin du mois d'août. Les mises en chantier de septembre portent la moyenne de production pour le troisième trimestre à 255,600 unités, par rapport à 262,300 et 256,800 unités respectivement pour les premier et second trimestres.

Le nombre réel de logements mis en chantier dans les régions urbaines s'élevait à 20,276 au mois de septembre, ce qui porte à 151,015 le total cumulatif pour l'année en cours. On estime que pour les neuf premiers mois de l'année en cours, le nombre de logements commencés est de 9 pour cent plus élevé que celui de l'an dernier à la même époque, compte tenu des fluctuations occasionnées par les changements apportés aux limites des territoires urbains à la suite du recensement de 1971. Le nombre cumulatif de mises en chantier de maisons individuelles a augmenté d'environ 25 pour cent, alors que les habitations multifamiliales accusent une hausse d'environ un pour cent.

LE CANADA SE JOINT À L'INSTITUT INTER-AMÉRICAIN DES SCIENCES AGRICOLES

Le ministre des Affaires extérieures, M. Mitchell Sharp, a annoncé que le Canada deviendra membre à part entière de l'Institut interaméricain des Sciences agricoles. Au cours d'une cérémonie tenue à Washington, le 4 octobre, M. A.J. Pick, ambassadeur et observateur permanent auprès de l'OEA., a déposé les documents d'accession du Canada à cet Institut. C'est le secrétaire général de l'OEA., M. Galo Plaza, qui a accepté la demande canadienne. M. Jose Emilio Araujo, directeur général de l'Institut interaméricain des Sciences agricoles résidant à San José, Costa Rica, où se trouve le siège de l'Institut, était aussi présent pour accueillir l'accession canadienne. Selon les règlements de la Convention de l'Institut, le nouveau statut du Canada entrera en vigueur un mois après la date de dépôt des documents d'accession.

Depuis sa création en 1944, l'Institut interaméricain des Sciences agricoles a joué un rôle actif dans le développement et la coordination de la recherche dans le domaine de l'agriculture et dans la dissémination des données de cette science à travers les deux Amériques. Le Canada, pour sa part, est appelé à jouer un rôle particulier dans ce domaine. Nos hommes de sciences, nos instituts de recherches de même que les ministères concernés anticipent avec plaisir la possibilité de collaborer aux divers programmes de l'Institut et de jouer par là un rôle toujours plus actif dans le développement économique des Amériques.

AUX POSTES: LE TRI MÉCANISÉ

Les Postes canadiennes ont établi une série de normes pour les enveloppes et les cartes postales qui seront traitées par le nouvel équipement de tri mécanisé. Même si elles ne sont pas obligatoires, le client aura de plus en plus avantage à les respecter à mesure que la mécanisation des opérations postales progressera.

Les normes s'appliqueront tant aux caractéristiques de l'enveloppe même (format, forme, poids, mode de fermeture, etc.) qu'à la disposition de l'adresse, du numéro de code postal, etc.

Par exemple, les Postes recommandent certaines dimensions minimums et maximums à l'égard des lettres postées au Canada pour distribution au Canada. Dans le cas des enveloppes qui ont le format d'une lettre, le minimum est de 3 pouces et demi sur 5 pouces et demi, et le maximum est de 5 pouces et sept-huitièmes sur 10 pouces.

Les envois qui ne seront pas conformes aux normes seront acceptés, mais ils seront triés manuellement. Les normes ont pour but d'améliorer le rendement de l'équipement de tri mécanisé qui sera installé dans tout le pays et qui traitera tous les envois conformes aux nouvelles spécifications.

TENDANCE INTERNATIONALE

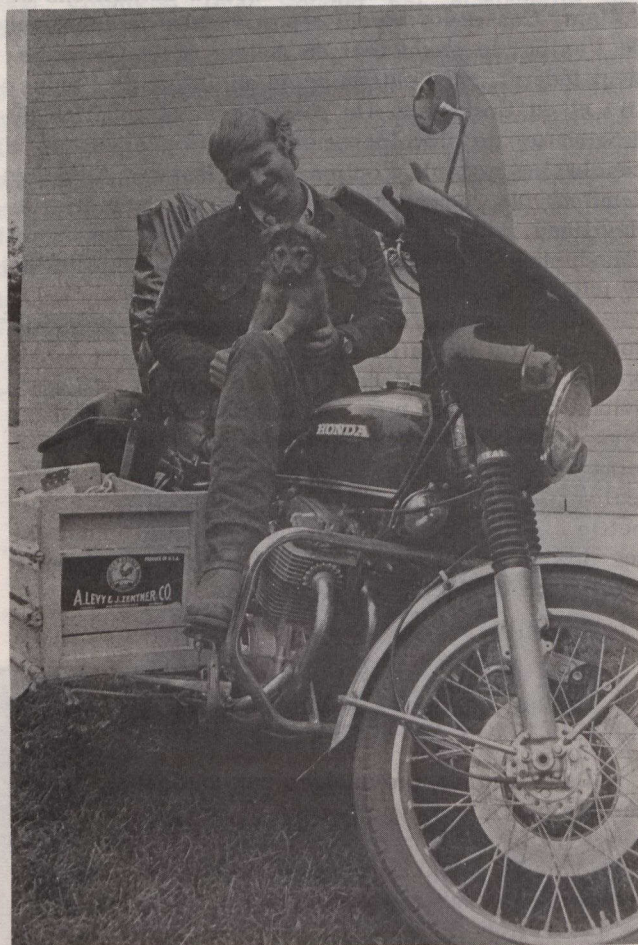
Sur le plan international, il existe une tendance à la normalisation. On constate en effet qu'un nombre sans cesse croissant de pays adoptent le système de tri mécanisé.

Le Canada a participé à un accord international régissant les normes relatives au courrier international, et celles-ci seront obligatoires à compter du 1er octobre 1973.

Les normes internationales ont été établies par l'Union postale universelle dont le Canada est membre.

DEUX ANS D'ÉTUDE

Les experts des Postes ont travaillé à ce programme de normalisation pendant deux ans, et, après avoir consulté les expéditeurs, les fabricants d'enveloppes, les imprimeurs, les concepteurs de formulaires et autres, ils ont mis au point une brochure qui contient tous les renseignements concernant les nouvelles normes.



M. Dave Stearns de Lighthouse Point, Floride, et Denver, son inséparable compagnon, chevalier de la route, étaient au nombre des 10,000 visiteurs qui se sont rendus l'été dernier au Centre d'information du laboratoire nucléaire de l'Énergie atomique du Canada, limitée, à Chalk River (Ont.).



TROP TÔT L'AUTOMNE S'INSTALLE...

Bien des choses ont été dites sur les automnes que connaît le Labrador. Certains considèrent cette saison comme une brève pause entre les mouches noires et les tempêtes de neige; d'autres rappellent que le temps de cette période de l'année est plutôt imprévisible; d'autres enfin s'attachent aux changements qu'ils constatent dans la flore et la faune qui se préparent à l'arrivée de l'hiver.

Dès septembre, le temps se détériore et la température baisse. Avec les jours de plus en plus courts, Churchill Falls est envahi par les nuages sombres, le brouillard, la bruine, les averses et la pluie froide. Et il ne faut pas se surprendre, le matin, de voir des brins de neige tomber sur le sol gelé.

Ce n'est vraiment qu'en décembre, quand l'hiver se sera installé pour de bon, qu'on pourra profiter à nouveau du soleil!

Les baies et les fruits sauvages, qui étaient à leur meilleur au début de septembre, sont maintenant menacés par le gel, les ours aux formes rebondies et

au pelage lustré s'en gavent encore avant de se trouver un gîte confortable.

Les épinettes noires ont commencé à tourner au vert foncé, alors que le feuillage des bouleaux et des merisiers a pris des teintes rouille et jaune.

Pendant que les caribous se déplacent vers le sud sans même qu'on soupçonne leur présence, les voiliers de canards et d'outardes sillonnent à grands cris le ciel de l'aménagement.

Les jeunes perdrix quittent les sous-bois pour venir se dandiner sur les routes; c'est d'ailleurs sans doute ce qui explique le nombre élevé de jeunes renards qu'on a vus dans la région cet automne.

Les ptarmigans ont commencé à troquer leur plumage brun-rouge pour les plumes blanches qui les rendent quasi invisibles sur la neige.

Mais c'est sans doute chez l'homme que se produisent de ce temps-ci les changements les plus notables: son habillement devient plus épais et plus chaud, il aime de moins en moins quitter sa "tanière" où il s'installe près du poêle, bien au chaud...

DISTINCTION AMÉRICAINE À UN CANADIEN

Le Docteur Ross Chapman, conseiller spécial auprès du sous-ministre de la Santé, au ministère de la Santé nationale et du Bien-être social, a reçu de l'Institut de gestion du Massachusetts le prix *Underwood-Prescott Memorial Award*.

Le Dr Chapman qui a été sous-ministre adjoint de la Direction générale des aliments et drogues — appelée maintenant Direction générale de la protection de la santé — a participé activement à l'élaboration de normes internationales de denrées alimentaires et d'additifs alimentaires.

C'est un comité de professeurs du département

de nutrition et de sciences alimentaires de l'Institut de technologie du Massachusetts, qui a choisi le Dr Chapman pour ce dixième prix annuel en déclarant lui attribuer ce prix "en reconnaissance de la contribution qu'il a apportée au domaine de la science et de la technologie alimentaires en jetant des bases solides pour l'élaboration et l'établissement d'une réglementation des industries pharmaceutiques et alimentaires, reposant sur une méthode logique, un jugement sain, une pensée créatrice et sur la science alimentaire. Ses recherches dans le domaine de la chimie alimentaire et sa compétence d'administrateur l'on fait connaître à l'échelle mondiale."

FOOTBALL - HOCKEY

Les tableaux ci-dessous donnent les résultats de la Ligue canadienne de football, de la Ligue nationale de hockey et de l'Association mondiale de hockey, au 29 octobre:

LIGUE CANADIENNE DE FOOTBALL

| Résultats | | Est | | | | | | |
|--------------------------------|--------------------|-------|----|----|---|-----|-----|----|
| 28 octobre | | G | W | L | T | F | A | P |
| Ottawa, 21; Toronto, 16. | Hamilton | 13 | 10 | 5 | 0 | 394 | 289 | 20 |
| | Ottawa | 13 | 10 | 3 | 0 | 287 | 221 | 20 |
| Calgary, 28; B.C., 3. | Montreal | 14 | 4 | 10 | 0 | 246 | 353 | 8 |
| | Toronto | 13 | 3 | 10 | 0 | 238 | 272 | 6 |
| 29 octobre | | Ouest | | | | | | |
| | | G | W | L | T | F | A | P |
| | Winnipeg | 15 | 10 | 5 | 0 | 394 | 289 | 20 |
| | Edmonton | 15 | 9 | 6 | 0 | 352 | 354 | 18 |
| | Saskatchewan | 15 | 8 | 7 | 0 | 316 | 257 | 16 |
| | Calgary | 15 | 6 | 9 | 0 | 317 | 366 | 12 |
| Saskatchewan, 29; Montreal, 3. | B.C. | 15 | 4 | 11 | 0 | 228 | 366 | 8 |

LIGUE NATIONALE DE HOCKEY

| 28 octobre | | Division est | | | | | | |
|--------------------------------|--------------------|----------------|---|---|---|----|----|----|
| | | G | W | L | T | F | A | P |
| Buffalo, 3; Montreal, 3. | Montreal | 11 | 7 | 0 | 4 | 40 | 18 | 18 |
| Boston, 3; Toronto, 2. | Buffalo | 10 | 6 | 0 | 4 | 37 | 18 | 16 |
| Chicago, 4; NY Islanders, 4. | Rangers | 10 | 6 | 3 | 1 | 39 | 26 | 13 |
| St. Louis, 8; Detroit, 3. | Detroit | 9 | 6 | 3 | 0 | 36 | 23 | 12 |
| Atlanta, 2; Vancouver, 1. | Boston | 11 | 5 | 5 | 1 | 46 | 41 | 11 |
| Philadelphia, 2; Minnesota, 1. | Vancouver | 10 | 3 | 6 | 1 | 27 | 41 | 7 |
| Los Angeles, 5; Pittsburgh, 2. | Toronto | 10 | 3 | 6 | 1 | 26 | 35 | 7 |
| | NY Islanders | 8 | 1 | 6 | 1 | 18 | 36 | 3 |
| 29 octobre | | Division ouest | | | | | | |
| | | G | W | L | T | F | A | P |
| | Chicago | 11 | 6 | 4 | 1 | 36 | 33 | 13 |
| | Pittsburgh | 10 | 5 | 5 | 0 | 37 | 33 | 10 |
| | Los Angeles | 10 | 5 | 6 | 0 | 36 | 38 | 10 |
| | Philadelphia | 10 | 4 | 4 | 2 | 28 | 33 | 10 |
| | Minnesota | 10 | 4 | 5 | 1 | 26 | 25 | 9 |
| | Atlanta | 11 | 4 | 6 | 1 | 20 | 37 | 9 |
| | St. Louis | 9 | 2 | 4 | 3 | 25 | 31 | 7 |
| | California | 9 | 2 | 6 | 1 | 24 | 33 | 5 |

ASSOCIATION MONDIALE

| 28 octobre | | Division est | | | | | | |
|------------------------------|--------------------|----------------|---|---|---|----|----|----|
| | | G | W | L | T | F | A | P |
| Ottawa, 5; Philadelphia, 3. | Cleveland | 10 | 7 | 2 | 1 | 40 | 23 | 15 |
| Los Angeles, 4; New York, 3. | Quebec | 8 | 5 | 2 | 1 | 3 | 21 | 11 |
| Alberta, 4; New England, 1. | Ottawa | 9 | 5 | 4 | 0 | 45 | 44 | 10 |
| | New England | 9 | 5 | 4 | 0 | 34 | 29 | 10 |
| | New York | 10 | 5 | 5 | 0 | 45 | 38 | 10 |
| | Philadelphia | 9 | 1 | 8 | 0 | 22 | 45 | 2 |
| 29 octobre | | Division ouest | | | | | | |
| | | G | W | L | T | F | A | P |
| | Winnipeg | 9 | 6 | 2 | 1 | 35 | 27 | 13 |
| | Alberta | 10 | 5 | 4 | 1 | 3 | 35 | 11 |
| | Los Angeles | 8 | 4 | 4 | 0 | 31 | 27 | 8 |
| | Houston | 9 | 4 | 5 | 0 | 28 | 30 | 8 |
| | Minnesota | 8 | 2 | 5 | 1 | 19 | 31 | 5 |
| | Chicago | 7 | 1 | 5 | 1 | 16 | 25 | 3 |