

Hebdo Canada



Ottawa, Canada.

Volume 3, No 29

le 16 juillet 1975

Nouvelles politiques et initiatives en matière de Transports, 1

Projets d'implantation de nouvelles cultures, 3

Nomination au ministère des Affaires extérieures: Direction du Protocole, 3

L'exploitation rationnelle des forêts tropicales de l'Amérique latine, 3

Nouvelle source de protéines, 3

Le commerce extérieur des produits agricoles, 4

Le Gouverneur général assiste à une cérémonie de la citoyenneté à Fredericton, 4

Santé et Bien-être social, 4

Canada et Corée, 5

Création d'emplois, 5

Bourses Lynch-Staunton, 6

Des modifications aux règlements de pêche réduisent la discrimination contre les femmes esquimaudes, 6

Nouvelles politiques et initiatives en matière de Transports

Le ministre des Transports, M. Jean Marchand a présenté au mois de juin dernier, à la Chambre des communes, un document de base pour l'élaboration d'une nouvelle politique des transports au Canada. A cette occasion, monsieur Marchand précisait:

* * * *

“Dans un système bien établi qui fonctionne de façon satisfaisante, le rôle du Gouvernement peut être minime et se limiter à assurer le respect de ses politiques et la protection des usagers non protégés par les lois de la concurrence. En fait, la participation gouvernementale à de tels systèmes pourrait être réduite. Toutefois, c'est lorsqu'il s'agira d'un système en voie de développement que le Gouvernement devra assumer un rôle prépondérant et y diriger son attention et ses ressources.

Tout cela nécessite une nouvelle façon de concevoir le système de transport, de même que le rôle du Gouvernement et requiert l'établissement de nouvelles structures.

C'est ce genre de politique que nous avons tenté de formuler.

Il est proposé que:

1) Un système global de transport pour le Canada assurant un accès et un traitement égal à tous les usagers constitue un instrument essentiel de soutien pour la réalisation des objectifs économiques et sociaux du pays.

2) Le Gouvernement a la responsabilité de pourvoir à l'installation d'un système global efficace à cette fin.

3) La réalisation de cet objectif exige l'intégration des services fournis par les modes les plus appropriés pour chaque service particulier.

En d'autres mots l'objectif de la politique des transports tel que nous le voyons, consiste dans la mise sur pied d'un système de transport intégré, accessible et équitable, offrant la meilleure utilisation des différents modes. Un tel système est vu comme un instrument essentiel à la réalisation des objectifs nationaux et nous estimons que le rôle du Gouvernement doit être celui d'un chef de file pour la mise sur pied d'un système global efficace.

Cela ne signifie pas que l'État doit fournir tous les services. Au contraire, les services devront être fournis par le secteur privé chaque fois qu'il sera possible, mais le Gouvernement devra voir à ce que le système se développe de sorte qu'il soit intégré, accessible et équitable.

Voici les principes proposés pour la mise en oeuvre d'une telle politique:

1) Toutes les options de transport et étrangères au transport devraient être prises en considération dans le développement et la mise sur pied de services de transport.

2) Dans les secteurs où les particularités économiques et techniques le permettent, la concurrence intermodale et intramodale doit être favorisée.

3) Dans l'établissement de services de transport, il devrait y avoir une combinaison de propriétaires-transporteurs publics et privés, ces derniers sous contrôle canadien, ainsi que de transporteurs nationaux ou régionaux, mais il faudra reconnaître que, dans l'éventualité d'un conflit entre les objectifs publics et les objectifs privés, l'intérêt public devra prévaloir et que les intérêts du service national global devront l'emporter.

4) Il doit exister un objectif de rentabilité commerciale, comprenant la récupération des déboursés, pour l'exploitation du service de transport et pour les installations et services en soutien direct du transport.

5) Il doit être admis que, lorsque la mise en oeuvre d'une politique nationale ou d'une politique particulière de développement exige une exception au principe, les coûts imposés doivent être clairement et spécifiquement identifiés et assumés par le Gouvernement.

6) Dans les secteurs où il existe une concurrence effective, les taux de transport doivent être établis en fonction des mécanismes du marché; dans

les secteurs où une telle concurrence est absente, les tarifs doivent être réglés de façon à assurer la protection de l'usager, comme l'aurait fait la concurrence dans des conditions normales.

7) Dans les secteurs où la concurrence des services existe mais où l'on considère que l'aide gouvernementale est nécessaire pour la réalisation d'objectifs sociaux ou économiques de portée nationale, l'aide ne doit pas perturber le choix du mode le plus approprié.

8) Des mesures spéciales doivent être adoptées pour assurer le maintien des services de transport essentiels.

9) Dans les limites de sa juridiction statutaire, l'organisme de réglementation doit être tenu responsable du contrôle de la conformité aux politiques nationales, normes de services, règles et lignes directrices établies par le Gouvernement et sous l'égide desquelles fonctionnent les parties constituantes du système de transport.

10) Des dispositions doivent être prises pour une consultation appropriée entre les différents niveaux de gouvernement et entre le Gouvernement et le public pour une participation aux principaux aspects du processus de développement et de réglementation économique.

Une politique des transports doit tenir compte des besoins de tous les intéressés y compris les gouvernements, les transporteurs, les expéditeurs et le grand public. Le réseau de transports doit se développer conformément aux objectifs de la politique nationale, qu'il s'agisse de protéger l'environnement ou de conserver nos ressources énergétiques en diminution, ou encore de réduire l'isolement des localités nordiques. Les mécanismes en place devront veiller à cette réalisation. D'autre part, les compagnies de transport doivent être rentables si nous voulons qu'elles continuent d'assurer les services dont nous avons besoin. Expéditeurs et passagers doivent pouvoir compter sur les services nécessaires à des prix raisonnables et perçus comme étant justes. Le public en général, les Canadiens, désire — et mérite — un réseau de transport qui réponde à ses exigences et dont il peut être fier. A notre avis, la politique que nous proposons devrait satisfaire ces exigences."

Le rôle de la Commission canadienne des transports et ses rapports avec le ministère des Transports

La nouvelle politique des transports prévoit que la Commission canadienne des transports continuera à jouer un rôle indépendant et important en matière de réglementation.

En vue, toutefois, de s'assurer que le ministère des Transports demeure le principal conseiller du Gouvernement en matière de politique des transports, des modifications seront apportées à la Loi nationale sur les transports, afin que cette responsabilité soit transférée de la CCT au Ministre.

La politique prévoit aussi que le ministre des Transports doit disposer d'une méthode claire et publique pour donner des instructions à la CCT dans le contexte de la politique mais non dans celui d'un cas précis dont la CCT serait saisir. En outre, la CCT doit disposer d'un moyen de demander des directives ou des éclaircissements au Ministre à n'importe quel moment.

Un certain nombre d'autres questions feront également l'objet d'un nouvel examen au cours des prochains mois.

Système intégré de transport de passagers

Le Gouvernement compte, de concert avec les provinces, les transporteurs et les voyageurs, mettre sur pied des méthodes et des programmes pour la création d'un système intégré de transport des passagers, dans le cadre de la politique d'ensemble des transports.

Le Gouvernement vise à constituer un système d'ensemble de transport des passagers qui soit le plus possible équitable, accessible et efficace et qui tire le meilleur parti de chaque mode.

Les premières mesures prises par le Gouvernement à cette fin ont été d'approuver, en principe, la mise à l'essai d'un train rapide dans le corridor Québec/Windsor; les modalités de ce projet restent à être discuter plus en détail entre les gouvernements intéressés.

En outre, le fédéral a approuvé le déploiement d'efforts accrus pour améliorer les services voyageurs des chemins de fer du Canada grâce à l'utilisation conjointe des gares et des services de réservation du CN et du CP.

Vracquier brise-glaces canadien
Le ministre des Transports, M. Jean

Marchand a annoncé que le Gouvernement fédéral allait construire et exploiter, conjointement avec l'industrie, le premier vracquier de classe arctique au monde. Cette annonce marque la première entreprise mixte gouvernement-secteur privé dans la construction navale pour le Nord.

Ce navire servira à la mise au point d'une compétence technique et commerciale canadienne dans le contexte d'un nouveau réseau de transport pour le minerai, le pétrole et le gaz de l'Arctique. Il pourrait être le premier d'une dizaine de navires de ce genre au cours de la prochaine décennie. La demande pour ce genre de navire pourrait signifier d'importants bénéfices pour l'industrie de la navigation et pour celle de la construction navale au Canada.

La construction de ce navire de 28,000 tonnes de port en lourd est censée commencer cet été et le navire entrerait en service au cours de la saison de navigation de 1977-1978.

Ce vracquier brise-glaces de la classe arctique II battra pavillon canadien et pourra naviguer de trois à cinq mois par année dans l'Arctique avec un minimum d'appui de la part des brise-glaces. Le coût estimatif du navire est de l'ordre de \$35 millions.

Le potentiel en minerai de certaines mines dans l'est de l'Arctique a déjà été évalué à \$2.5 ou \$3 millions et ce sont des navires de ce genre qui représentent le moyen de transport le plus économique pour ce minerai-

Propositions et initiatives en matière de tarifs marchandises

Le ministre des Transports a présenté, à des fins de discussion avec les gouvernements provinciaux, les transporteurs et les expéditeurs, une série de mesures relatives aux tarifs de transport de marchandises par chemin de fer, dans le contexte général de la politique des transports.

L'ensemble est censé assurer que les chemins de fer puissent obtenir un flux de liquidités suffisant pour améliorer leur viabilité commerciale et simultanément, assurer que la structure des tarifs marchandises soit aussi équitable que possible, tant pour les récepteurs que pour les expéditeurs.

Le ministre a déclaré son intention d'étudier, avec les intéressés, les possibilités suivantes:

— réduire l'écart entre les tarifs minimaux et maximaux autorisés;

Projets d'implantation de nouvelles cultures

Le Fonds pour l'implantation de nouvelles cultures du Gouvernement fédéral a engagé \$647,471 pour les cinq prochaines années afin de permettre l'implantation de nouvelles cultures et de nouvelles variétés au Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta.

Le ministre de l'Agriculture, M. Eugene Whelan, a signé un accord avec les universités du Manitoba et de la Saskatchewan et avec la *Foothills Forage Co-op Association (Alb.)* concernant l'étude du tournesol, du pois de grande culture, de l'orge, de l'avoine à forte teneur en matière grasse et de l'avoine fourragère.

L'Université de la Saskatchewan recevra au total \$378,230 pour un programme de cinq ans visant à faire du tournesol une culture importante en Saskatchewan et en Alberta. L'université recevra en outre \$199,100 pour étudier la production, l'utilisation et la commercialisation des pois secs.

L'Université du Manitoba a reçu \$33,687 pour une étude de deux ans sur la valeur de nouvelles variétés d'orge. Elle a également reçu \$22,370 pour une recherche d'un an sur la valeur énergétique et la teneur en protéines d'une nouvelle variété d'avoine à forte teneur en matière grasse.

Pour sa part la *Foothills Forage Co-op Association* a obtenu \$14,069 pour des travaux d'un an sur la valeur fourragère d'une nouvelle variété d'avoine.

Le Fonds pour l'implantation de nouvelles cultures du ministère fédéral de l'Agriculture a commencé l'année dernière avec un budget annuel d'un million de dollars. Son but est de combler le fossé entre la recherche fondamentale et son application pratique en agriculture. L'argent sert à financer les groupes qui mettent au point des programmes fonctionnels d'introduction, de production et de commercialisation de nouvelles cultures et variétés. Par ce Fonds, le Gouvernement fédéral peut assumer jusqu'à 50% du coût total d'un projet.

Le projet sur les pois de grande culture vise à planter cette culture dans les sols noirs de l'Ouest. On mettra sur pied un programme de sélection pour créer une variété de pois à forte teneur en protéines et à rendement

élevé. On entreprendra également des études sur l'utilisation du pois dans les rations de bovins, de porcs et de volaille ainsi que dans l'alimentation humaine.

En plus du Gouvernement fédéral, certains organismes contribuent au financement des projets sur le tournesol et le pois sec; il s'agit notamment des ministères de l'Agriculture de la Saskatchewan et de l'Alberta, du *Saskatchewan Wheat Pool*, de l'Université de la Saskatchewan, de la *Cargill Grain Company Ltd.* et de l'*Elanco Products, Division d'Elly Lilly Company (Canada Ltd.)*.

Le projet de recherches de l'Université du Manitoba concerne l'étude des variétés d'orge créées aux stations fédérales de recherches de Winnipeg et de Brandon. La Commission canadienne des grains analysera les variétés et déterminera celles qui possèdent la plus haute teneur en protéines. L'université utilisera ces variétés dans des essais d'alimentation de volailles.

Nomination au ministère des Affaires extérieures: Direction du Protocole

Le ministère des Affaires extérieures annonce qu'à compter du début de septembre prochain, la direction du Protocole aura un nouveau directeur en la personne de monsieur James Rollins Barker. Il succédera ainsi à monsieur Benjamin Rogers qui prendra sa retraite à la fin de juin.

M. Barker est né à Kingston en 1921. Il a fait ses études aux universités Queen's et de Genève ainsi qu'à l'Institut universitaire des hautes études internationales de la même ville. Pendant la guerre, monsieur Barker a servi au sein des Forces canadiennes au Royaume-Uni et en Europe du Nord-Ouest.

M. Barker est entré au ministère des Affaires extérieures en 1950. A Ottawa, il a travaillé au cabinet du Sous-secrétaire d'État, aux directions des Affaires économiques, du Protocole, au Collège national de la défense, à Kingston. A l'étranger, monsieur Barker a été affecté à Moscou et à Londres; en qualité de haut-commissaire, il a représenté le Canada auprès des gouvernements de Tanzanie, de Zambie et de l'Île Maurice; et à titre d'ambassadeur auprès de la Somalie.

L'exploitation rationnelle des forêts tropicales de l'Amérique latine

Cinq pays de l'Amérique latine vont conjuguer leurs efforts dans le but d'améliorer considérablement l'utilisation, dans l'industrie locale de la construction, des vastes ressources des forêts tropicales humides de la région des Andes.

Ces cinq pays: le Venezuela, la Colombie, l'Équateur, le Pérou, et la Bolivie, appartiennent à la Commission du Pacte des Andes qui vient de compléter une étude visant à jeter les bases d'un programme scientifique et technique qui stimulerait le développement socio-économique dans la région.

De cette vaste étude est né le projet actuel de recherches collectives sur les propriétés technologiques de quelque cent essences forestières. En 1971, le Centre de Recherches pour le Développement International avait apporté son concours aux premiers travaux de la Commission et le Président du CRDI, Monsieur W. David Hopper, communique qu'une subvention de \$988,420 est accordée à la Commission pour ses recherches dans ce domaine. De leur côté, les cinq pays de la région des Andes y vont d'une contribution se montant à \$735,350.

On espère que le projet aura pour résultat, en plus d'une exploitation utile des ressources forestières tropicales qui couvrent 221 millions d'hectares dans la sous-région des Andes, d'augmenter considérablement les possibilités d'emploi et le revenu des entreprises locales: les scieries et l'industrie du bois de construction. Ce projet permettra, par ailleurs, la conservation des essences menacées d'extinction.

Nouvelle source de protéines

La féverole, qui fait actuellement l'objet d'expériences à la Station de recherches de Lethbridge, en Alberta, représente une nouvelle source de protéines et, par le fait même, une solution possible aux pénuries alimentaires mondiales.

Cette légumineuse, récemment implantée au Canada, est cultivée depuis des siècles en Europe, en Asie et en Afrique où elle sert dans l'alimentation humaine et animale. Elle contient 29%

de protéines, soit presque le double du blé.

M. Miklos Kaldy, spécialiste en sciences alimentaires, a étudié le contenu protéique de la féverole. D'après lui, cette plante croît facilement dans l'ouest du Canada et pourrait être cultivée à grande échelle pour le marché canadien et même l'exportation.

Mais, comme presque toute perspective agricole prometteuse, la culture de la féverole pose certains problèmes.

La valeur nutritive de la plante dépend de l'équilibre de huit acides aminés essentiels. Dans les protéines de la féverole, ces derniers sont en trop forte ou trop faible concentration. C'est là une des premières difficultés à résoudre.

Le chercheur a étudié huit variétés de féverole afin de connaître leur composition en acides aminés et retenir celle qui présentera le meilleur équilibre. Ensuite, par différents croisements, il essaiera de produire une féverole à protéines mieux équilibrées.

Dans un système de notation qui attribue 100 points aux protéines idéales, la plupart des féveroles n'atteignent que 40, tandis que les haricots secs sont évalués à 47, le maïs à 53, et le soja à 60.

"Cependant, ajoute M. Kaldy, on a découvert certaines variétés de féverole évaluées à 46, qui pourraient être utiles dans nos travaux de sélection. Si nos premières approches s'avèrent positives, nous projetons d'entreprendre un programme d'amélioration protéique de la féverole."

Le commerce extérieur des produits agricoles

En 1974, les exportations de produits agricoles ont atteint le montant record de \$3.8 milliards, soit une augmentation de 27% sur les \$3 milliards de 1973.

Les importations ont été également plus fortes. Elles se sont chiffrées à \$2.83 milliards, soit 31% de plus qu'en 1973. La balance commerciale a enregistré un excédent de \$985 millions, 17% de plus que l'année précédente.

La forte hausse de la valeur des exportations provient principalement du niveau plus élevé des prix mondiaux du blé et des autres céréales. Les exportations de blé, évaluées à \$2.04 milliards ont absorbé le gros de cette augmentation.

Les exportations d'animaux et de viande sont passées de \$332 millions en 1973 à \$216 millions en 1974. Ce recul s'explique partiellement par l'imposition de contingents par les États-Unis.

Le sucre a contribué pour beaucoup à la hausse de la valeur des importations, le montant des importations de sucre passant de \$166 millions en 1973 à \$442 millions en 1974.

Le Japon a été le principal importateur de produits agricoles canadiens en 1974, ses achats atteignant \$683 millions, ou 18% du total de nos exportations agricoles. Les États-Unis se classent au second rang avec \$530 millions de produits agricoles, soit 14% des exportations agricoles canadiennes.

Le Gouverneur général assiste à une cérémonie de la citoyenneté à Fredericton

Son Excellence le Gouverneur général Jules Léger a présenté des certificats de citoyenneté à 21 néo-Canadiens de 11 pays différents lors d'une cérémonie de la citoyenneté qui s'est déroulée au théâtre *The Playhouse* à Fredericton.

C'était la première fois qu'un gouverneur général participait à une cérémonie de ce genre dans les Maritimes. Étaient également présents Mme Léger, l'honorable H.J. Robichaud, lieutenant-gouverneur de Nouveau-Brunswick, ainsi que Mme Robichaud, le premier ministre Richard Hatfield, le juge en chef du Nouveau-Brunswick, M. Charles J.A. Hughes, M. Mike Landers, député de Saint-Jean-Lancaster et représentant du Secrétaire d'État, M. J. Hugh Faulkner, le maire Elbridge Wilkins et le surintendant G.R. Gordon, officier commandant la GRC au Nouveau-Brunswick.

En vertu de la Loi sur la citoyenneté canadienne, adoptée en 1947, la citoyenneté est accordée, à la discrétion du Secrétaire d'État et sur recommandation d'une Cour, aux requérants qui répondent aux exigences réglementaires — période de résidence, langue, bonne vie et moeurs et connaissance des responsabilités et privilèges liés à la citoyenneté. En général, les demandes de citoyenneté sont présentées aux cours de citoyenneté qui sont réparties dans treize centres du Canada.

Le personnel des cours auxiliaires situées dans diverses localités, et les équipes itinérantes reçoivent également ces demandes. Les cérémonies de la citoyenneté font partie de la politique d'action directe du Secrétariat d'État qui vise à rendre les cours de citoyenneté plus accessibles.

Santé et Bien-être social

Augmentation des pensions de vieillesse en juillet

Le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social, M. Marc Lalonde, a annoncé l'augmentation en juillet prochain des prestations de la Sécurité de la vieillesse et du Supplément de revenu garanti. Il s'agit de la septième augmentation trimestrielle de ces prestations, indexées au coût de la vie, tel que stipulé dans la Loi sur la Sécurité de la vieillesse. Le nouveau maximum mensuel, pour une personne seule qui reçoit la prestation de base de la sécurité de la vieillesse et le supplément maximum de revenu garanti, sera de \$213.97. Pour les deux conjoints à la retraite, la prestation de base ajoutée au supplément maximum produira un revenu mensuel de \$408.20. La prestation de base de sécurité de la vieillesse passera en juillet de \$123.42 à \$125.76. Le supplément de revenu garanti maximal pour une personne seule ou pour une personne mariée dont le conjoint n'est pas à la retraite passera de \$86.57 à \$88.21. Le supplément maximal pour les deux conjoints à la retraite sera porté de \$76.88 à \$78.34 chacun. Si l'on ajoute cette somme à la pension de base, chaque retraité recevra donc \$202.10.

Premières cartes d'identité destinées aux prestataires de la Sécurité de la vieillesse

Par ailleurs, le premier ministre du Canada, M. Pierre-Elliott Trudeau, a remis à deux personnes âgées les premières cartes d'identité destinées à tous les prestataires de la Sécurité de la vieillesse. Il s'agit de l'honorable Thérèse Casgrain, sénatrice à la retraite qui a lutté toute sa vie pour le statut égal de la femme dans la société, et de M. Fred Wright un ouvrier du pétrole à la retraite de Calgary. La brève cérémonie qui s'est déroulée à l'édifice du Parlement a signalé le début du programme d'émission de

cette carte que près de deux millions de prestataires de la Sécurité de la vieillesse âgées de 65 ans et plus recevront d'ici trois mois sans qu'ils aient à en faire la demande. Cette décision fait suite à de nombreuses demandes de la part de citoyens et d'organismes voués aux intérêts des personnes âgées. Le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social, M. Marc Lalonde, a expliqué que ces cartes permettront aux prestataires de jouir de certains escomptes à la consommation.

Canada et Corée

Sur l'invitation de son Excellence Kim Dong Jo, ministre des Affaires étrangères de la République de Corée, M. Allan J. MacEachen, Secrétaire d'État aux Affaires extérieures du Canada, a effectué une visite officielle en République de Corée, les 26 et 27 juin.

Le secrétaire d'État aux Affaires extérieures du Canada a souligné qu'il s'agissait de la première visite d'un ministre des Affaires extérieures du Canada en Corée et a exprimé sa profonde reconnaissance à son homologue coréen pour la cordialité et la générosité avec lesquelles on l'avait reçu.

Les deux ministres ont procédé à de très utiles échanges de vues sur la situation mondiale et ont passé en revue les relations entre le Canada et la République de Corée.

Au cours de leurs entretiens, ils se sont attardés particulièrement sur la situation dans la péninsule coréenne et ont convenu du besoin urgent d'une coopération internationale qui améliore les perspectives de paix et de sécurité dans cette région.

Les ministres ont ensuite discuté de la question coréenne aux Nations Unies et M. MacEachen a assuré son homologue que le Canada continuerait d'appuyer la position de la République de Corée et ses efforts en vue d'une réunification pacifique fondée sur le choix librement exprimé du peuple coréen.

Énergie nucléaire

Ils ont également passé en revue les négociations pour l'achat d'un réacteur nucléaire canadien par la République de Corée. M. MacEachen a fait valoir

que le Canada s'était engagé à partager les avantages de l'énergie nucléaire en vertu des garanties les plus efficaces. De part et d'autre, on espère que le Canada et la République de Corée signeront bientôt un accord bilatéral qui renfermera les garanties exigées par le Canada afin que toute aide qu'il fournit dans ce domaine soit utilisée uniquement à des fins pacifiques et non explosives.

M. MacEachen a déclaré que le Gouvernement du Canada était heureux que le Gouvernement de la République de Corée ait ratifié plus tôt cette année le Traité de non-prolifération nucléaire. Le ministre Kim a assuré M. MacEachen que son pays honorerait les engagements pris en vertu du Traité de non-prolifération; la Corée ne fabriquera et n'acquerra d'aucune façon des armes nucléaires ou des engins nucléaires explosifs. Le ministre Kim et son homologue canadien se sont dits d'accord que des contacts et des consultations suivies entre leurs deux pays sont éminemment souhaitables.

Création d'emplois

Le programme fédéral de création directe d'emploi de \$450 millions annoncé dans le discours du budget, profitera à des centaines de milliers de Canadiens sans-travail.

En donnant les détails de ce programme spécial, M. Robert Andras, ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration, a mis en relief l'importance de cette mesure de contingement.

"Les programmes fédéraux actuels de main-d'œuvre destinés à aider les Canadiens à faire face aux problèmes de l'emploi sont substantiels et comportent trois aspects particuliers: rayer immédiatement des gens de la liste des chômeurs; procurer de nouvelles aptitudes et mieux préparer la population active pour les professions qui sont en demande", a-t-il dit.

En 1975-76, les crédits réguliers affectés aux programmes de main-d'œuvre atteignent plus de \$700 millions et comprennent:

- 100 millions aux Centres de Main-d'œuvre du Canada, dont le personnel se chiffre par 6,741;
- 480 millions à la formation de la main-d'œuvre procurant une formation

professionnelle à plein temps à 265,000 Canadiens, et un rendement pondéré coût/bénéfice de \$6 pour chaque dollar investi;

- 10 millions à la mobilité de la main-d'œuvre;
- 4.5 millions aux programmes spéciaux de la main-d'œuvre agricole;
- plus de 60 millions à Perspectives-Jeunesse et au report du P.I.L. de 1974-1975; et
- 20 millions aux programmes spéciaux pour les travailleurs désavantagés.

Stratégie d'emploi communautaire

En outre, on a autorisé le ministère à affecter 50 millions de dollars sur une période de trois ans au lancement d'une Stratégie d'emploi communautaire.

A ce sujet, M. Andras a précisé: "Conçue d'abord pour les Canadiens qui ont de la difficulté à trouver et à garder un emploi, la S.E.C. ouvrira la voie aux stratégies de main-d'œuvre de l'avenir.

"De l'expérience qu'on retirera de la S.E.C. nous anticipons qu'une application raisonnable des programmes et des ressources actuels - tant à l'échelon fédéral et provincial que public et privé - s'inscrira dans une stratégie nous permettant d'augmenter la formation et la création d'emploi que des besoins locaux pourront déterminer", a poursuivi le ministre.

Le supplément spécial de \$450 millions comprend:

- \$285 millions pour la restructuration du Programme des initiatives locales dont les détails ont été annoncés séparément. Le programme, sur deux ans, doit créer quelques 420,000 mois d'emploi pour environ 80,000 Canadiens;
- \$70 millions envers la formation supplémentaire qui permettra à un supplément de 85,000 sans-travail du Canada de se préparer à de futures occasions d'emploi;
- \$24 millions envers le Programme fédéral à forte concentration de main-d'œuvre dont les détails seront annoncés par le président du Conseil du Trésor, programme qui doit créer, estime-t-on, 30,000 mois de travail pour environ 6,000 Canadiens;
- \$60 millions envers un Programme de 1976 d'activités et d'emploi d'été étudiants qui doit créer quelque 33,000 emplois, pourvoir à des activi-

tés non rémunérées pour 190,000 étudiants et encourager la création dans le secteur privé de 200,000 emplois pour étudiants;

— \$10 millions envers une activité accrue de mobilité et d'association de travailleurs aux emplois devant aider à encourager ces derniers à quitter les régions de chômage élevé pour d'autres endroits où l'on peut associer les travailleurs aux emplois.

Formation de la Main-d'oeuvre

Le supplément de 70 millions de dollars ajouté au 480 millions du budget de 1975-1976 destinés aux Programmes de formation de la main-d'oeuvre du Canada seront affectés à la formation des sans-travail et répartis à travers le Canada en fonction des niveaux du chômage. La moitié environ de cet argent supplémentaire ira à la formation industrielle.

Un comité interministériel, sous la présidence du ministre de la Main-d'oeuvre et de l'Immigration se consacrera à l'application des 60 millions prévus en 1976 pour le Programme des activités et des emplois d'été pour étudiants. La principale composante du programme d'été est Perspectives-Jeunesse qui a les mêmes particularités que le Programme des initiatives locales et qui connaît le même succès.

Dans le dessein d'augmenter l'efficacité de la mobilité de la main-d'oeuvre et des mesures servant à trouver des emplois, le personnel des CMC partout au Canada participera avec les employeurs à une puissante campagne de recrutement. A cette fin, une assistance financière est prévue dans les cas où des travailleurs spécialisés sans emploi auront été recrutés et consentiront à déménager pour un temps ou pour toujours.

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, vous sera communiquée en vous adressant à Mlle Y. DuSault, éditeur.

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

Algunos números de esta publicación aparecen también en español bajo el título Noticiario de Canadá.

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

Bourses Lynch-Staunton

Le Conseil des Arts du Canada a décerné le titre de "boursier Lynch-Staunton" aux quatre artistes suivants: Gershon Iskowitz (Toronto), peintre; Bruce Mather (Montréal), compositeur; Claude Tousignant (Montréal), peintre et John Weinzwieg (Toronto), compositeur. Cette distinction a pour objet d'honorer la mémoire d'un bienfaiteur du Conseil des Arts, M. Victor Lynch-Staunton. D'une valeur maximale de \$15,000, les bourses couvrent les frais de subsistance du boursier, de même que les frais de production et de déplacement nécessaires à la réalisation de son programme.

Des modifications aux règlements de pêche réduisent la discrimination contre les femmes esquimaudes

"Le mariage a été jusqu'ici une source de discrimination pour les femmes inuites qui ont choisi de s'allier à des hommes d'une autre culture, dit Madame Jeanne Sauvé, ministre de l'Environnement et des Pêches. Jusqu'à ce jour, ces femmes ont été forcées par la loi de renoncer à leurs droits de pêche indigènes tandis que les hommes de leur race n'encouraient pas la même pénalité". Il est maintenant possible de corriger cette situation en définissant clairement dans le texte de la Loi, le terme "Inuk" qui signifie "personne" en langue autochtone.

Dès son retour d'un voyage dans l'ouest de l'Arctique, madame Sauvé a annoncé une modification au Règlement de pêche des Territoires du Nord-Ouest. A la suite de ses entretiens avec des représentants des Inuits, le terme "Inuk" a été défini le 12 juin 1975 par un Décret du conseil, comme "un descendant direct d'une personne qui est, ou qui était, de la race des aborigènes dénommés Esquimaux et qui a, ou avait, au moins un quart du sang Inuk". Le Ministre a de plus décrété que tout Inuk aurait droit à un permis de pêche indigène.

Madame Sauvé a souligné le fait qu'en vertu des règlements actuels une femme inuite qui se marie en dehors de sa culture est encore privée du droit de chasser certaines espèces (narval, baleine et morse). "Nous prenons des

dispositions, dit-elle, pour éliminer ce point de discrimination par la modification d'autres lois et règlements."

Nouvelles politiques... (suite de la p. 2)

— établir une nouvelle base pour la structure des tarifs marchandises, y compris la possibilité de fonder les tarifs marchandises sur une combinaison de coûts tant variables que fixes, plutôt que sur les coûts variables à longue échéance seulement.

Le Ministre a également fait connaître son intention de s'assurer que les tarifs soient jugés équitables en appliquant au besoin les dispositions de la Loi sur la divulgation des coûts et en procédant, en temps opportun, avec une loi plus complète sur les renseignements.

En outre, pour s'assurer que la Commission canadienne des transports puisse réagir plus rapidement devant des problèmes tarifaires, la Commission serait priée de fournir sur les lieux des agents spéciaux des tarifs pour étudier les plaintes formulées par des expéditeurs quant aux tarifs et tenter d'obtenir une intervention rapide pour résoudre les problèmes.

Accès aux régions reculées

Le ministre des Transports a annoncé aussi l'intention du Gouvernement de collaborer avec les gouvernements provinciaux en vue d'élaborer une politique au sujet de l'amélioration des voies d'accès aux régions reculées.

Cette politique vise à apporter une aide aux communautés dépourvues de voies d'accès terrestres ouvertes toute l'année. Les améliorations pourraient être apportées sous forme d'infrastructures ou de services de transports subventionnés, et seraient conçus en fonction du mode ou de la combinaison de modes les mieux appropriés aux besoins des régions en question. Le principal critère quant au choix entre les offres concurrentes serait l'efficacité par rapport aux coûts.

Les décisions ayant trait aux améliorations seraient prises par les gouvernements fédéral et provinciaux. On insiste sur le besoin d'une collaboration étroite entre le fédéral et le provincial, et d'une participation mixte au financement.