

CA1
EA925
C12
#18/jan.'72
DOCS

OF EXTERNAL AFFAIRS LIBRARY

CANADA D'AUJOURD'HUI



PARIS / JANVIER 1972 / N° 18

avions à décollage et atterrissage courts LE CANADA SERA-T-IL LE PAYS DES ADAC ?



Avec vingt et un millions d'habitants, le Canada est l'un des plus petits pays fortement industrialisés. C'est une des raisons pour lesquelles la construction aéronautique canadienne ne s'est pas engagée dans la voie offerte par les avions gros porteurs, où elle n'aurait pu concurrencer les firmes américaines, mais dans des voies très spécialisées (avions anti-incendies, avions à décollage court), où elle a acquis une compétence reconnue : le Canada construit plus d'avions à décollage court que tous les autres pays industriels réunis.

UN AVION « PORTE A PORTE »

On estime que le Canada possède actuellement, dans le domaine des avions à décollage court (STOL ou ADAC), une avance de deux ans environ sur les pays connaissant la technologie de ces appareils (1).

C'est pour exploiter cette avance technique que le gouvernement canadien a décidé, en étroite coopération avec l'industrie aérospatiale canadienne, de réaliser un programme national qui démontrerait, par l'exploitation d'appareils commerciaux à décollage court, la validité du système de transport par Adac.

Suite page 2

(1) STOL et ADAC sont les initiales en anglais (Short Take Off and Landing) et en français de l'expression Avions à Décollage et Atterrissage Courts.

l'anglais et le français, langues officielles UNE "COUR DES COMPTES" LINGUISTIQUE

Depuis dix-huit mois, les Canadiens qui auraient à se plaindre de discrimination linguistique dans leurs relations avec les organismes de l'Etat fédéral peuvent s'adresser à un « grand commis » qui porte le titre de commissaire aux langues officielles et n'a de comptes à rendre qu'au Parlement. Ses fonctions consistent à garantir l'égalité de l'anglais et du français — les deux langues officielles du Canada pour tout ce qui relève du Parlement et du gouvernement — à la fois au sein de l'administration fédérale et dans les rapports de cette administration avec le public. Premier titu-

laire du poste, M. Keith Spicer est parfaitement bilingue ; de langue maternelle anglaise, il est à la fois docteur de l'Université de Toronto et diplômé de l'Institut d'études politiques de Paris.

Le commissaire dispose de pouvoirs étendus. Il est habilité à instruire les plaintes des usagers de l'administration qui s'estiment lésés en raison de la langue qu'ils parlent, voire les plaintes des fonctionnaires eux-mêmes. Si la plainte lui paraît fondée, il adresse un « préavis » au secrétaire général du

Suite page 11

AU SOMMAIRE

Les Canadiennes et la politique	3
Au-delà des valeurs plastiques Sept jeunes artistes canadiens	5
La maison mobile	6
Quatre satellites étudient l'ionosphère	7
La motoneige	9
Fourrures canadiennes	10

avions à décollage et atterrissage courts LE CANADA SERA-T-IL LE PAYS DES ADAC ?



Suite de la page 1

Il y a tout lieu de penser, en effet, que les avions à décollage court donneront, dans l'avenir immédiat et proche, la réponse la meilleure aux problèmes de l'encombrement routier dans les régions urbaines, à forte densité de population. Pour les distances inférieures à 400 ou 500 kilomètres, notamment de grande ville à grande ville, le besoin d'un moyen de transport plus efficace que la voiture, qui pâtit abusivement des embouteillages, se fait de plus en plus sentir. Le transport aérien classique lui-même est gêné par la saturation routière: on met souvent plus de temps à aller en voiture du centre de la ville à l'aéroport qu'on n'en met à effectuer le voyage aérien.

Les Adac utilisés pour le transport commercial seraient des appareils de 40 à 100 places qui partageraient d'un « adoport », aéroport spécialement conçu et situé en pleine ville, pour arriver soit à un autre adoport urbain, soit à un aéroport classique pour avions à réaction situé à l'extérieur de la ville. Décollant et atterrissant sous grand angle, les Adac ne réclament pas une grande longueur de piste: 600 à 700 mètres leur suffisent, ce qui rend possible l'implantation des adoport dans le centre même des villes. Les normes de sécurité sont les mêmes que celles des avions de ligne

ordinaires. Les Adac actuels ont cependant un inconvénient, le bruit, mais cet inconvénient est provisoire: dès maintenant, la société canadienne De Havilland a mis au point un appareil dont le niveau sonore sera inférieur à 95 décibels; cet appareil, le DHC-7, sera produit en série en 1973.

Le programme national ne prévoit pas seulement la mise en service, sur le plan commercial, d'avions à décollage court, mais un système total de transport par Adac qui comprendra, outre les Adac eux-mêmes, les adoport, les aides à la navigation, les réseaux de contrôle de la navigation aérienne, les liaisons avec d'autres moyens de transport ainsi que tous les services auxiliaires nécessaires.

Dans le cadre du projet, six Twin Otter seront mis en service, à titre expérimental, à la fin de l'année sur la liaison témoin Montréal-Ottawa. Le Twin Otter est un petit avion à décollage court de 14 passagers, très robuste, qui a fait ses preuves un peu partout dans le monde. Il excelle sur les courtes distances à partir de terrains difficiles. Il pourra parcourir les trois circuits proposés pour la phase initiale du projet dans des temps suffisamment courts pour tenter les passagers: Toronto-péninsule du Niagara, 23 minutes; Vancouver-Victoria, 26 minutes; Ottawa-Montréal-nouvel aéroport international de Sainte-Scholastique,

43 minutes. Dans une seconde phase, probablement au début de 1974, les Twin Otter céderont la place à des appareils plus avancés, les quadriturbopropulseurs DHC-7 pouvant transporter 48 passagers. Le DHC-7, construit comme le Twin Otter par De Havilland Aircraft of Canada, sera le seul de cette capacité que l'on trouvera sur le marché dans une période de trois à cinq ans. Au-delà, on prévoit la mise au point d'une seconde génération d'Adac — grâce à l'emploi de techniques nouvelles (avions à ailes pivotantes; systèmes dits « augmentor wing ») — qui pourraient transporter 70 ou même 100 passagers (1). Nous n'avons fait allusion, dans les diverses phases du projet, qu'aux appareils qui seront utilisés, mais il est bien entendu que tous les éléments du système de transport par Adac devront être développés en même temps.

Le projet suppose la construction, à l'intérieur des villes, de trois types d'aéroports pour Adac: ceux qui seront nécessaires pour transporter un grand nombre de personnes, soit de un à quatre millions de passagers par an; ceux qui seront destinés au transport d'un moins grand nombre de passagers, soit de 500 000 à 2 millions par an; ceux enfin qui constitueront des annexes des grands aéroports, sous la forme de pistes pour Adac, dont la mission sera de compléter les services déjà assurés.

Le programme exige un investissement total de 150 millions de dollars canadiens (822 millions de francs). L'étude et le développement des Adac et le lancement de leur production pourraient coûter entre 75 et 80 millions de dollars (entre 411 millions et 438 millions de francs). Les adoport sont estimés à 5 millions de dollars chacun (27,4 millions de francs) et les différents équipements ainsi que le personnel nécessaire à la mise en service de cinq adoport coûteraient environ 50 millions de dollars (274 millions de francs). Des capitaux, dont le montant n'a pas été déterminé, seraient aussi nécessaires pour étudier les développements à long terme en vue d'assurer au Canada une position de pointe dans la technologie des Adac.

Suite page 4

(1) La compagnie Canadair de Montréal, a déjà mis à l'essai son groupe de propulsion à hélice destiné à équiper un Adac expérimental à quatre turbopropulseurs et à ailes pivotantes, le CL-246, capable d'emporter 70 passagers.

COOPÉRATION FRANCO-CANADIENNE DANS LA CONSTRUCTION NAVALE



Deux armateurs français, les Chargeurs réunis et la Société navale des chargeurs Delmas-Vieljeux, ont commandé douze cargos polyvalents porte-conteneurs de 15 600 tonnes au chantier naval canadien Marine Industries (Sorel, Québec). Destinés aux liaisons entre l'Europe, d'une part, et l'Afrique et l'Extrême-Orient d'autre part, les navires seront livrés, à raison de trois par an, en 1973, 1974 et 1975.

Le contrat porte sur 120 millions de dollars canadiens (environ 648 millions de francs) et bénéficie notamment d'une subvention du gouvernement fédéral au titre de l'aide à la province de Québec; il prévoit l'installation à bord des navires de nombreux matériels et équipements français qui seront fournis, en particulier, par les Ateliers et Chantiers de Bretagne et par les Chantiers de l'Atlantique.

DANS presque tous les domaines de la vie sociale, la situation des femmes au Canada est semblable à celle des femmes de la plupart des pays occidentaux : égalité de droit, inégalité de fait. Le rapport de la commission d'enquête constituée par le gouvernement canadien pour étudier la situation des femmes au Canada montre que c'est moins la législation, égalitaire pour l'essentiel, qui est en cause, que la déformation des esprits, marqués ici comme en Europe par des préjugés que l'histoire a trop longtemps imposés (1). Cela est vrai dans le très important domaine de la vie professionnelle (2). Ça l'est plus encore dans celui de l'activité politique.

BEAUCOUP D'ELECTRICES, PEU D'ELUES

Les Canadiennes ont obtenu en 1918 le droit de vote aux élections fédérales (3). Le gouvernement fédéral s'est donc montré plus précoce que certaines provinces du pays, mais plus tardif que d'autres (v. tableau). Les réformes sociales, tant au niveau fédéral que provincial, suivirent d'assez près le vote des femmes. Les électrices canadiennes eurent-elles sur ces mesures une influence décisive ? La coïncidence, en tout cas, vaut d'être notée.

Différentes enquêtes ont établi que les femmes usent de leur droit de vote à peu près dans la même proportion que les hommes. Une étude portant sur les élections générales de 1965 indique « qu'environ 3 % plus d'hommes que de femmes votent régulièrement, et que la différence est constante dans les élections fédé-

(1) La commission d'enquête sur la situation de la femme au Canada a été créée en 1967 par le gouvernement canadien, qui lui a donné mandat « d'assurer aux femmes des chances égales à celles des hommes dans toutes les sphères de la société canadienne ». La commission a remis son rapport en septembre 1970.

(2) Voir *Canada d'aujourd'hui*, avril 1971.

(3) Le vote fédéral fut accordé aux citoyennes des États-Unis en 1920. En Grande-Bretagne, les femmes votèrent pour la première fois en 1928. En France, en 1944.

jugements critiques d'une commission officielle

LES CANADIENNES ET LA VIE POLITIQUE

rales et provinciales » (1). Une autre enquête ayant pour objet la participation aux dernières élections fédérales (1968) indique que 86,8 p. 100 des hommes et 84,2 p. 100 des femmes ayant le droit de vote, en ont usé (2).

Cependant il semble que le fossé soit large qui sépare l'acte de voter et la participation véritable à l'activité politique, surtout lorsqu'il s'agit des femmes : la plupart des électrices ont voté aux élections fédérales de 1968, mais il n'y a eu que 3,5 p. 100 de candidates.

(1) Richard VanLoon, *Canadian political participation*, thèse de doctorat, Université Queen's, 1968.

(2) Enquête effectuée sous la direction de M. John Meisel, professeur à l'Université Queen's. L'étude a porté sur 2 767 personnes constituant un échantillon national pris dans la liste électorale.

L'OCTROI DU DROIT DE VOTE AUX FEMMES

Elections provinciales	
Manitoba	janv. 1916
Saskatchewan	mars 1916
Alberta	avril 1916
Colombie-Britannique	avril 1917
Ontario	avril 1917
Nouvelle-Ecosse	avril 1918
Nouveau-Brunswick	avril 1919
Ile-du-Prince-Edouard	mai 1922
Terre-Neuve	avril 1925
Québec	avril 1940
Elections fédérales	
	mai 1918

De 1920 à 1970, dix-huit femmes seulement ont été élues à la Chambre des communes et quarante-neuf aux assemblées législatives provinciales. Cent trente-quatre élections fédérales et provinciales ont eu lieu de 1917 à juin 1970 : sur 6 845 élus, on compte 67 femmes, soit un peu moins de 1 p. 100. En janvier 1970, il n'y avait que cinq femmes au Parlement fédéral : une à la Chambre, sur 264 députés, et quatre au Sénat sur 102 membres (1).

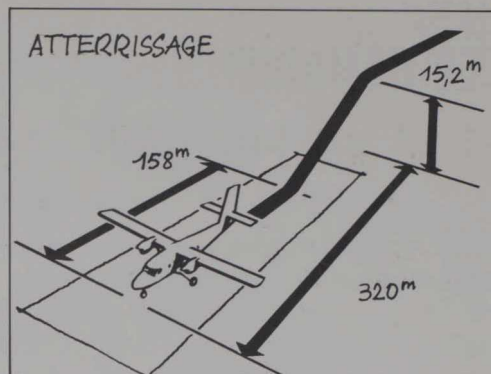
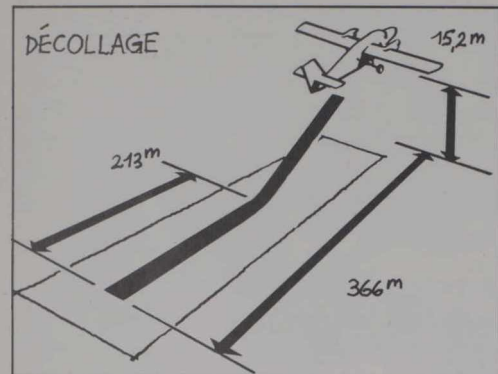
Le petit nombre des femmes parlementaires est un bon exemple d'attitudes sociales qui, sans avoir délibérément pour but d'éliminer les femmes des postes importants, aboutissent néanmoins à ce résultat. « On n'envisage pas de nommer des femmes, lit-on dans le rapport de la commission, tout simplement parce qu'on n'envisage pas, en général, de nommer des femmes à certains postes politiques ». Il faut reconnaître que les femmes elles-mêmes contribuent au maintien de ces attitudes en acceptant le plus souvent sans la contester l'image que la tradition a imposée d'elles. Une étude effectuée au Québec pour le compte de la commission d'enquête est révélatrice à cet égard. Quand on a interrogé l'opinion féminine sur la question de savoir pourquoi moins de femmes que d'hommes se présentaient aux élections, la majorité des femmes ont déclaré que les femmes n'étaient pas faites pour cela.

Il est d'ailleurs curieux de constater que, même au sein des partis, qui par définition ne font appel qu'à des femmes qui manifestent un grand intérêt pour la politique et désirent y jouer un rôle, une certaine ségrégation s'établit lorsqu'il s'agit de choisir les candidats aux élections : non que l'on fasse preuve de discrimination à leur égard, mais en raison de l'idée diffuse qu'une femme fera perdre des voix au parti. Les femmes qui ont été élues confirment qu'il est beaucoup plus difficile d'obtenir l'in-

Suite page 4

(1) Les sénateurs sont, en fait, nommés par le gouvernement.

avions à décollage et atterrissage courts LE CANADA SERA-T-IL LE PAYS DES ADAC ?



comme la mécanique, la physique, les mathématiques et l'électronique. La soufflerie à faible vitesse construite récemment par le Conseil national de recherches du Canada au coût de 6 millions de dollars (plus de 32 millions de francs) en est un bon exemple.

Le développement du transport par Adac aurait encore l'inestimable avantage d'encourager l'expansion d'une nouvelle industrie canadienne d'une haute technicité et de favoriser les exportations. On estime que les ventes d'avions DHC-7 pourraient, à elles seules, se situer aux alentours de 1980 entre 600 millions et 1 milliard de dollars canadiens (3,288 milliards et 5,48 milliards de francs), dont 480 millions à 840 millions (2,630 milliards à 4,600 milliards de francs) proviendraient des exportations. Cela fournirait 28 000 à 56 000 hommes-années de travail dans des industries à technologie élevée.

Enfin l'environnement serait amélioré par la diminution de la pollution et du bruit, ainsi que par une moindre congestion des voies de communication.

Les perspectives qu'ouvre à l'économie du pays la réalisation d'un mode de transport par Adac, de conception entièrement canadienne, sont donc encourageantes. Il est probable que le gouvernement canadien, en annonçant le lancement d'un programme national Adac, a pensé, comme le Conseil des sciences, que de telles occasions sont rares et qu'il ne faut pas manquer de les saisir.

Suite de la page 2

AVANTAGES ECONOMIQUES

Dans la dernière partie de son rapport consacré au transport par Adac, le Conseil des sciences du Canada, qui a fortement recommandé au gouvernement fédéral de faire de l'étude du transport par Adac l'objet d'un « programme majeur », décrit les différents avantages que ce mode de transport pourrait offrir au Canada et les perspectives qu'il ouvre au pays (1).

La réalisation d'un service aérien par Adac permettrait d'abord, à court terme, d'améliorer l'efficacité du transport entre les grandes villes du long couloir urbanisé qui s'étend de Québec à Windsor, en réduisant la durée du déplacement entre les différentes villes de ce couloir dont Montréal et Toronto font partie. Le nord canadien devrait aussi offrir des débouchés intéressants au transport par Adac, à mesure que l'exploitation des richesses minières s'intensifiera, entraînant l'établissement d'un plus grand nombre de villes minières et de stations de pompage du pétrole.

La mise au point d'un mode de transport par Adac stimulerait, ensuite, les techniques de pointe dans diverses disciplines de la recherche

(1) Conseil des sciences du Canada, rapport n° 11 : le transport par Adac, un programme majeur pour le Canada, octobre 1970.

vestiture du parti que de remporter la victoire.

COMPARAISONS

La comparaison avec les autres pays occidentaux montre que ces derniers accordent aux femmes des responsabilités politiques à peu près dans la même proportion que le Canada.

En Grande-Bretagne, 4,1 p. 100 des membres de la Chambre des communes (26 sur 630) élus en 1966 étaient des femmes. Vingt-six femmes, encore, ont été élues en 1970.

En France, l'Assemblée nationale ne comptait en 1968 que 8 femmes sur 487 députés (environ 1,6%). La situation n'était pas très différente sur le plan municipal, où 2 p. 100 seulement

jugements critiques d'une commission officielle

LES CANADIENNES ET LA VIE POLITIQUE

Suite de la page 3

des sièges de conseillers municipaux étaient occupés par des femmes.

Aux Etats-Unis, il y a eu dix femmes sénateurs depuis l'élection d'Anne Martin, au Nevada, en 1918. Après les élections de 1968, il ne restait plus qu'une femme, soit 1 p. 100 des membres du Sénat. La Chambre des représentants, forte de 435 membres,

comptait dix femmes en 1968 (2,3%). Dans les Etats, les femmes occupent environ 4 p. 100 des sièges.

La Suède cependant offre aux femmes une plus grande part aux responsabilités publiques. Les chiffres de 1968 indiquent que 25 p. 100 des membres de la première chambre et 10 p. 100 de ceux de la seconde chambre sont des femmes.

Par la voix de la commission fédérale d'enquête sur la situation de la femme canadienne, le Canada a fait sans complaisance son autocritique et recommandé un certain nombre de mesures propres à atténuer une discrimination de fait qu'un pays démocratique et respectueux des droits de la personne a le devoir de ne pas admettre. C'est une invite à la lucidité. Ce pourrait être aussi un exemple à suivre.

AU-DELA DES VALEURS PLASTIQUES sept jeunes artistes canadiens

Les amateurs qui entendraient s'en tenir à la conception classique de l'œuvre d'art, œuvre achevée sans référence à autre chose qu'elle-même, objet esthétique fait pour être contemplé, se condamnent, certes, aujourd'hui, à manquer l'art de leur temps, celui qui se fait et se cherche sous leurs yeux et qui fraye la voie à l'art de demain.

C'est que l'art actuel est témoignage, intervention, prise à partie, réflexion sur la vie, non création de belles œuvres bien faites. Il ne s'agit pas de fabriquer de l'éternité. L'œuvre, qui n'est plus qu'un objet désacralisé, une attitude à laquelle on a donné une forme, est

Cozic, au long de laquelle courent et frémissent sur plus de six cents mètres des milliers de petits papiers colorés retenus par des pinces à linge de plastique d'un usage très quotidien, vous entrez dans une sorte de fête, où l'esprit n'a point de part, mais qui met votre cœur en joie. Yvon Cozic souhaitait, au moyen de sa banderole multicolore, rendue d'autant plus vivante que les caprices du temps étaient plus manifestes, appeler l'attention du visiteur sur les arbres du parc, ce qui est sans doute une façon de faire sentir la joie et la beauté que procure ce qui est élémentaire, libre, sain. Mais les sensations

la Biennale, sont voisines dans leur objet, sinon dans leur technique. Avec *the Quebec Filter : screen n° 2, screen n° 3, screen n° 4 et la nuit tombe*, Delavalle nous donne, au moyen de 200 diapositives-couleur 35 mm, toutes prises de la fenêtre de son atelier de Montréal, mais sous des éclairages différents, en février et en mai 1971, quatre systèmes d'observation photographique de l'espace et de la lumière. Un seul sujet : le regard que l'artiste porte sur une même réalité environnante, dans les variations d'intensité lumineuse, de couleur, de formes qui la composent.

Dénoncer la violence et la vulgarité

En même temps que se tenait la Biennale, une exposition groupant des œuvres des trois artistes canadiens présents à Vincennes ainsi que celles de



Jean-Marie Delavalle, extrait de *The Quebec Filter : screen n° 3* (1971).



généralement éphémère et périssable comme la vie, de laquelle elle participe ; elle emprunte souvent ses matériaux à ce que la société moderne produit de plus périssable, papier, vinyle, plastique. Les jeunes artistes d'aujourd'hui, quelque forme que revête leur œuvre, cherchent presque toujours à « désaliéner » le spectateur, à l'obliger à ouvrir sur la réalité contemporaine des yeux neufs qui lui découvriront la liberté, une autre façon de vivre.

Retrouver une nature primitive

Lorsqu'on aborde la septième Biennale de Paris, dans le cadre de verdure du Parc floral de Vincennes, la première chose que l'on aperçoit est une immense oriflamme aux couleurs chaudes et un peu délavées par la pluie, le soleil et le vent, qui se balance doucement entre les troncs droits, élémentaires, d'un petit bois de pins. C'est l'œuvre, très simple et très gaie, toute pétrie d'enfance, de l'un des trois jeunes participants canadiens à la Biennale, Yvon Cozic (1). Avec la *Corde à linge* de

qu'éveille cette œuvre éphémère sont multiples et dépendent du spectateur : vous pouvez, par exemple, sentir remonter en vous votre enfance, parce que vous vous souviendrez de lectures anciennes où il était question de fête chez les Iroquois. Cozic le sait bien et le veut ainsi : c'est l'intervention du spectateur qui donne un sens à l'œuvre.

C'est encore à une sorte de retour à la nature, patiemment traquée dans une de ses composantes primitives, la lumière du soleil, que Gar Smith, autre exposant canadien à la Biennale, nous convie. Ses *Notes sur la lumière* sont des études photographiques composées de 1200 diapositives en couleur et exécutées en trente endroits du Canada, depuis Saint-Jean de Terre-Neuve jusqu'à Vancouver sur la côte du Pacifique. En chacun de ces endroits, Gar Smith prit vingt photographies consécutives du coucher du soleil et, le lendemain, vingt photographies consécutives du lever du soleil, à deux minutes d'intervalle, afin de cerner toutes les modulations d'intensité et de ton de la lumière naturelle, à son déclin et à son éveil, sur les différents paysages de l'immensité canadienne.

Les recherches de Jean-Marie Delavalle, troisième jeune Canadien à exposer à

quatre de leurs jeunes compatriotes était organisée au Centre Culturel Canadien de Paris, pour donner au public de la capitale un aperçu plus large du jeune art canadien (1).

C'est au style hyperréaliste du « pop'art », par lequel l'image prend une fonction de témoignage, qu'appartient la toile de John Hall présentée au Centre et intitulée *la Poupée*. Un bébé se tient debout entre deux roses aussi grandes que lui, sur un fond d'affiche pour Coca-Cola. Cette œuvre suit une série de tableaux réalistes sur l'univers des supermarchés de Calgary et une autre série d'œuvres en trompe-l'œil. Sous couvert d'une objectivité quasi-photographique, le constat est sévère : la vulgarité crie.

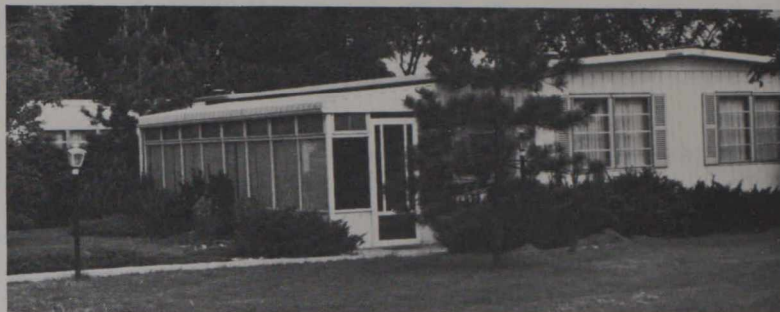
D'une facture figurative plus expressionniste, *Difficultés de transmission : l'opération* de Claude Breeze dénonce avec une certaine puissance les violences du monde moderne.

Suite page 8

(1) La participation canadienne à la septième Biennale de Paris (octobre 1971) a été organisée par la Galerie nationale du Canada sous les auspices du ministère des affaires extérieures du Canada.

(1) L'exposition « Canada 4 + 3 », présentée au Centre Culturel de Paris, en parallèle à la participation canadienne à la septième Biennale, a été organisée par la Galerie nationale du Canada en collaboration avec le directeur du Centre Culturel M. Guy Viau, qui fut lui-même directeur adjoint de la Galerie nationale du Canada.

un type d'habitation venu de l'ouest **LA MAISON MOBILE**



La maison mobile est encore difficile à définir. On voit généralement en elle « une habitation transportable à bref délai sur son propre châssis et ses propres roues par remorquage ; bien qu'elle n'ait pas de fondations permanentes, elle peut être habitée toute l'année ; elle est construite de façon à être raccordée aux canalisations publiques ». En 1963, trois mille de ces maisons ont été vendues au Canada : la moitié d'entre elles avait été produite dans le pays, l'autre moitié importée des Etats-Unis. En 1969, les ventes ont été de 15 000 unités et les importations ne représentaient plus que 20 p. 100 du total. On estime que plus de deux cent mille Canadiens vivent aujourd'hui dans quelque 50 000 maisons de ce type (chiffres de 1969). Venues de Californie, où elles ont commencé à connaître un grand développement au lendemain de la guerre, les maisons mobiles ont pénétré au Canada par la Colombie-Britannique, l'Alberta puis le sud de l'Ontario. C'est dans ces régions que l'industrie canadienne s'est établie pour se lancer à la conquête du marché. Sur la base d'un taux de croissance de 13 p. 100 par an, on prévoit que le Canada produira 42 000 maisons mobiles en 1980 et que le marché portera d'ici là, comme aujourd'hui aux Etats-Unis, sur 20 p. 100 de la construction neuve.

Les maisons mobiles sont de plus en plus grandes. Les unités de 18 mètres de long sur 3 mètres de large sont aujourd'hui courantes et la demande s'accroît pour les modèles à double largeur ou susceptibles de s'agrandir. En plaçant côte à côte deux unités de certains modèles, on obtient une surface au sol d'un peu plus de 130 mètres carrés, superficie analogue à celle d'un appartement classique. Construite à partir d'une ossature de bois montée sur châssis métallique, la maison est prête à être habitée dès sa sortie d'usine et aucun des éléments du confort moderne ne lui fait défaut. Une maison de type courant comprend une salle de séjour, une salle à manger avec cuisine intégrée, deux chambres et une salle de bains. Sous réserve de la viabilité, la maison mobile peut être installée n'importe où, mais le choix de ce mode de logement dépend en partie du caractère de l'environnement immédiat. Aussi la création de parcs bien aménagés (voirie, lignes électriques enterrées, éclairage extérieur, aménagement paysager, etc.) est-elle de nature à décider les acquéreurs éventuels. Des villages de 150 à 300 maisons verront sans doute le jour prochainement au Canada.

Qui habite les maisons mobiles ? On a observé que la moitié d'entre elles étaient occupées par des jeunes ménages. C'est que ceux-ci ont rarement les ressources qui leur permettraient de prétendre à la propriété de type classique alors que, d'un autre côté, ils ont bien souvent des revenus salariaux trop élevés pour bénéficier des logements du secteur dit social. Une maison mobile coûtant environ 10 000 dollars canadiens (54 000 francs), un jeune ménage peut se loger sans délai avec un versement initial de 2 100 dollars (11 360 francs) et payer le reste, à quoi s'ajouteront les frais financiers, en sept ou dix ans. La maison mobile, on le voit, n'est destinée ni aux plus riches ni aux plus défavorisés. Sauf en Colombie-Britannique et dans l'Ontario, elle ne bénéficie d'ailleurs d'aucune aide publique, de sorte que son achat à tempérament s'effectue aux conditions ordinaires du crédit bancaire. Ses adeptes n'y recourent donc pas comme à un pis-aller. Ayant le choix entre la location d'un appartement et l'achat d'une maison mobile, ils préfèrent celle-ci parce qu'elle est entièrement meublée, très confortable, facile à entretenir et qu'elle leur permet d'espérer, malgré un premier versement et des mensualités assez élevées, un logement qui sera bon marché une fois les paiements terminés.

AU cours de la visite officielle qu'il a faite au Canada en septembre dernier, M. Maurice Schumann, ministre français des affaires étrangères, a rencontré à Ottawa M. Pierre Elliott Trudeau, premier ministre du Canada et M. Mitchell Sharp, ministre des affaires extérieures ; à Québec, il a rencontré M. Robert Bourassa, premier ministre de la province. A l'issue de son séjour dans la capitale



LE VOYAGE DE M. MAURICE SCHUMANN AU CANADA

fédérale, il a déclaré que les échanges entre la France et le Canada étaient satisfaisants sur les plans de la culture et des investissements, mais qu'il faudrait « faire un gros effort pour augmenter le volume des échanges commerciaux ». Il a insisté sur le fait que les relations culturelles se développaient à la satisfaction des deux pays, et que

cela était d'autant plus vrai depuis l'adoption, le 7 septembre 1969, de la loi qui a rendu la fédération canadienne officiellement bilingue.

Photo : M. Pierre Elliott Trudeau et M. Maurice Schumann.

UNE "MAISON FRANÇAISE" A TORONTO



Une Maison française a été inaugurée à Toronto, capitale de l'Ontario et deuxième ville du Canada. Elle servira de cadre aux activités des nombreuses associations francophones établies dans la région. La métropole anglophone du Canada (2 316 000 habitants en 1969) connaît de profonds changements depuis une dizaine d'années. Attirés par l'expansion économique, Canadiens des autres provinces et immi-

grés venus de tous les pays d'Europe y ont apporté une large gamme de couleurs et d'accents. Le nombre des francophones de l'agglomération torontoise est évalué à trois cent mille. - La société nationale Radio-Canada a d'autre part le projet d'établir à Toronto un poste émetteur de télévision de langue française qui assurera cent huit heures d'antenne par semaine.

Le quatrième satellite scientifique canadien, Isis-2, a été lancé à partir de la base américaine Vandenberg en Californie, le 31 mars dernier. Il s'inscrit, comme les trois satellites qui le précèdent, dans le cadre d'un programme d'études de la haute atmosphère ionisée de la terre (ionosphère). Le programme canadien Alouette-Isis a débuté en 1962 avec le lancement d'Alouette-1, premier satellite conçu et construit par un pays autre que les Etats-Unis ou l'Union soviétique. Il prévoit le fonctionnement, en plus d'Alouette-1, de quatre satellites de construction canadienne lancés dans l'espace par une fusée américaine. Le programme est international : la Grande-Bretagne, la France, le Japon, la Norvège et l'Australie assurent en particulier à Isis-2 un service de soutien sous la forme de stations de télémesure.

L'IONOSPHERE

L'ionosphère commence à quelque 80 kilomètres au-dessus de la terre. Elle est due aux rayons ultraviolets du soleil qui frappent les molécules neutres de l'air et les décomposent en ions chargés d'électricité et en électrons. Les particules chargées forment un conducteur électrique qui a la propriété de réfléchir les ondes radio-électriques, rendant possibles les émissions de radio sur de longues distances.

Le champ magnétique terrestre n'est pas sans influence sur le comportement de l'ionosphère. Le plasma mouvant de particules chargées créé par l'activité solaire peut en effet se propager jusqu'à la terre : son champ magnétique entre alors en réaction avec le champ magnétique terrestre, provoquant des perturbations qui modifient les propriétés réfléchissantes de l'ionosphère, de sorte que les radiocommunications peuvent être interrompues parfois pendant un temps assez long. Les régions polaires et subpolaires sont les plus touchées par ces perturbations dont les plus fréquentes sont l'extinction polaire, l'orage ionosphérique et les perturbations ionosphériques soudaines, dues à des irrptions de rayons X solaires qui provoquent dans l'hémisphère éclairé par le soleil des évanouissements radio abrupts et simultanés. Toutes ces perturbations se traduisent finalement par une absorption des ondes radio-électriques qui ne peuvent plus se réfléchir aux fréquences normales.

LES QUATRE SATELLITES DE RECHERCHE

L'objectif du programme canadien Alouette-Isis est de conduire, ainsi qu'il a été dit, des

la recherche spatiale

QUATRE SATELLITES ETUDIENT L'IONOSPHERE

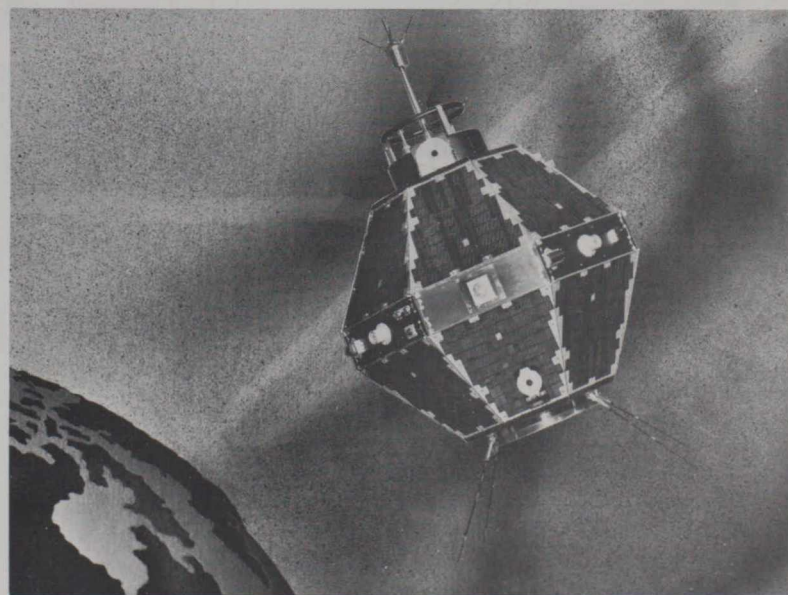
études complètes de l'ionosphère. Dans ce but, on a planifié les expériences et l'orbite de chaque satellite de façon qu'elles puissent se compléter et permettre une comparaison des phénomènes ionosphériques observés.

Les trois premiers engins, Alouette-1, Alouette-2 et Isis-1, qui ont été placés sur des orbites quasi-polaires à partir de la même base de lancement américaine, sont toujours opérationnels.

l'ionosphère était beaucoup plus complexe qu'on ne l'avait supposé jusque-là.

Alouette-2, lancé en 1965 et satellite de rechange d'Alouette-1, a été le premier satellite de la série Isis (1). Considérablement modifié pour fonctionner sur une orbite elliptique afin d'étendre les mesures prises par Alouette-1, il a été conçu pour explorer la structure complexe de l'ionosphère mise en évidence par les observations du premier satellite canadien. Il a également été décidé que l'Explorer-31 de la Nasa accompagnerait Alouette-2 afin d'effectuer des expériences complémentaires coïncidant à peu près dans le temps et dans l'espace.

Les expériences et les mesures faites par Alouette-1, Alouette-2 et Explorer-31 ont été améliorées et combinées dans Isis-1 et des tâches nouvelles lui ont été assignées. Le progrès de la technologie des satellites et la fiabilité des lancements depuis 1962, époque où fut mis sur orbite Alouette-1, ont rendu possible le groupement d'un grand nombre d'expériences à bord d'un même satellite. Isis-1 a été lancé en janvier



Isis-2, quatrième satellite scientifique de conception et de construction canadiennes.

Alouette-1, lancé par une fusée Thor-Agena dans le cadre d'un projet spatial conjoint du Conseil de recherches pour la défense (Canada) et de la Nasa (Etats-Unis), est le fruit d'une initiative canadienne. C'est actuellement le plus ancien de tous les satellites encore opérationnels. Il a notamment effectué le premier sondage en contre-haut de l'ionosphère dont la technique a été mise au point par le Conseil canadien de recherches pour la défense. Ces sondages permettent d'étudier les propriétés physiques de l'ionosphère en fonction du temps et de la position géographique. Les données obtenues par Alouette-1 ont montré que

1969 sur une orbite elliptique semblable à celle d'Alouette-2. Isis-2 a été conçu pour effectuer une série de douze expériences.

Le Centre de recherches sur les communications du ministère fédéral des communications, le Conseil national de recherches du Canada, les universités de Calgary (Alberta), de Western Ontario et de York

Suite page 8

(1) La série des satellites canadiens Isis résulte d'un programme conjoint du ministère des communications (Canada) et de la Nasa (Etats-Unis). De construction canadienne, ces satellites sont mis en orbite par des véhicules de lancement américains.

AU-DELA DES VALEURS PLASTIQUES sept jeunes artistes canadiens

Suite de la page 5

Les travaux de Brian Fisher et de Ron Martin s'inscrivent dans le cadre de l'abstraction qui, si elle a été bousculée quelque peu par le « pop » en Amérique du Nord plus encore qu'en Europe, n'en produit pas moins, surtout dans ses courants optique et cinétique, des œuvres ouvertes et une expérimentation vivante et continue. Brian Fisher, dans la lignée de l'art optique, propose avec *Steppe II n° 3* une composition large, dynamisée par des jeux de lignes blanches et beige très clair sur fond grège. La couleur très pâle de l'œuvre, que l'on peut considérer comme un camaïeu, en fait incontestablement valoir le silence et souligne la qualité lumineuse de l'espace.

Monde n° 33 nous entraîne dans une recherche différente. C'est une œuvre polychrome issue d'une combinatoire arithmétique telle qu'à des séries de nombres correspond un système de cou-

leurs précises prenant la forme de petites touches géométriques.

On retrouve au Centre Culturel les trois Canadiens présents à la Biennale, Cozic, Delavalle et Gar Smith, avec un objet à caractère sculptural et deux œuvres photographiques. *Complexe mammaire* de Cozic est composé d'un ensemble de deux sacs et trois tubes en vinyle rouge à quoi s'ajoutent deux tubes de métal, travail antérieur à la *Corde à linge* et qui exprime un souci tactile alors dominant chez l'artiste. *The Quebec Filter 1971* de Delavalle sont des notes dactylographiées sur la série des quatre œuvres en diapositives projetées à la Biennale. *Kingston, Ontario, le 1^{er} septembre* et *Golden, Colombie-Britannique, le 2 octobre*, de Gar Smith créées aussi à partir des diapositives de l'artiste présentées à la Biennale, sont des négatifs dont l'intérêt majeur vient du sentiment d'étrangeté que procure le fait que



Yvon Cozic, *Corde à linge* (1971).

l'éclatement de la lumière se manifeste par des taches noires, tandis que ce qui est sombre se détache en blanc. ■

(Ontario) ont mis au point huit de ces études sur la haute atmosphère. L'engin spatial a été placé sur une orbite circulaire presque polaire à une altitude de 1400 kilomètres par une fusée Delta de trois étages à poussée augmentée. Isis-2 est le plus complexe des satellites du programme Isis. Il est muni, notamment, d'un sondeur ionosphérique à fréquences fixes et à fréquence balayée, qui permettra d'établir la carte de densité des électrons de l'ionosphère au-dessous de l'engin spatial; d'un détecteur de particules énergétiques destiné à effectuer des mesures directes des flux d'électrons et de protons suivant l'orientation et la position du satellite dans l'espace; d'un spectromètre de rayons mous et d'un spectromètre de masse d'ions; d'un radiophare à très haute fréquence et de photomètres auroraux.

L'intérêt du programme Alouette-Isis pour le Canada est évident en dehors même de toute considération de prestige. L'exploration de l'ionosphère par les satellites canadiens présente d'abord un intérêt scientifique indiscutable. Mais surtout les connaissances théoriques acquises devraient permettre, au niveau de l'application, de développer des méthodes de télécommunications plus sûres dans la majeure partie du pays, spécialement dans le nord. Le Canada occupe en effet une situation géographique unique. Le pôle nord magnétique se trouve à environ 1600 kilomètres de Winnipeg (Manitoba) et une grande partie du terri-

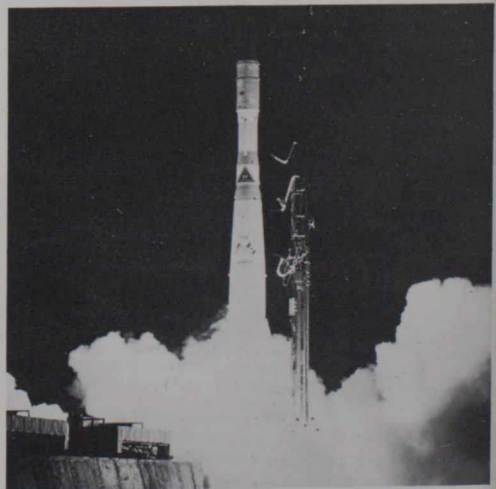
la recherche spatiale

QUATRE SATELLITES ETUDIENT L'IONOSPHERE

Suite de la page 7

toire septentrional du Canada est située soit dans la zone aurorale, soit au nord de celle-ci. La population est clairsemée dans ces vastes régions peu hospitalières et il va sans dire que la radio offre le moyen de communication le plus logique et le plus pratique. Il est très important aussi que les avions qui survolent ces régions bénéficient en vol d'une transmission radio-électrique sûre. L'ionosphère polaire étant, comme on l'a vu, particulièrement touchée par les perturbations, il est normal que les Canadiens attachent un prix particulier à tout ce qui peut en faire progresser la connaissance.

Le 31 mars 1971,
Isis-2
est lancé
de la base Vandenberg
(Californie).



LE CANADA CONQUIS PAR LA MOTONEIGE

Le Québec, couvert de neige pendant cinq mois de l'année, était sans doute prédestiné à faire accéder les sports d'hiver à l'ère du moteur et c'est une entreprise de la région de Montréal qui, la première, a réalisé, il y a maintenant une dizaine d'années, une sorte de compromis entre l'automobile et la luge. Dotée d'un moteur de motocyclette, d'un train de chenilles sous le châssis et à l'avant d'une paire de skis qu'oriente le conducteur, la motoneige est l'outil d'un nouveau sport mécanique qui a conquis les Canadiens d'une manière irrésistible et qui a maintenant franchi les frontières. On évalue à 1 200 000 le nom-

bre des motoneiges en service au Canada et dans le nord des Etats-Unis. Généralement groupés en clubs — on n'en compte pas moins de quatre cents dans la seule province de Québec — les adeptes de ce sport peuplent bruyamment les campagnes et les forêts enneigées dès que le temps est clair. Les parcs provinciaux sont les lieux d'élection de leurs randonnées. Les plus sportifs participent à des compétitions où les mécaniques sont mises à rude épreuve.

La motoneige n'est pas vraiment un sport bon marché. Il n'est guère possible de trouver un modèle à moins



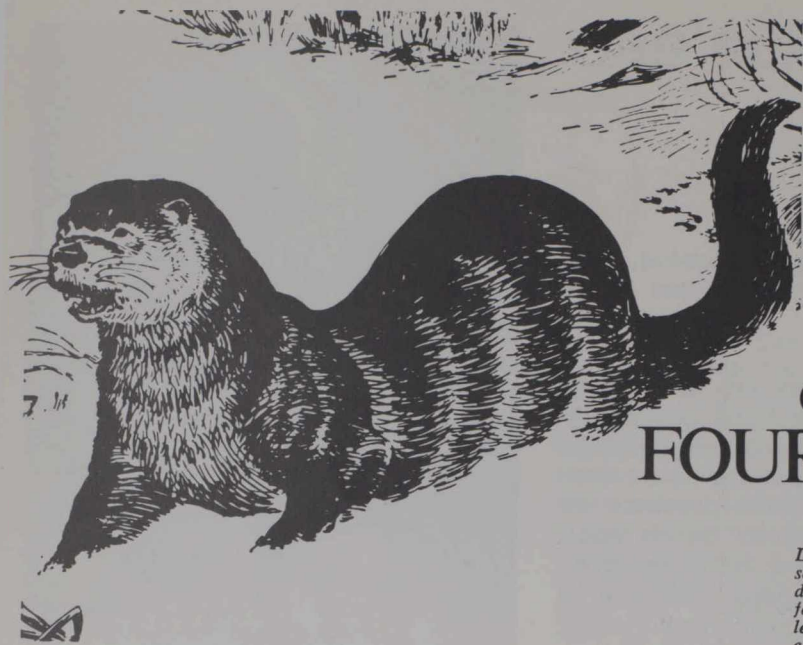
de 600 dollars canadiens (3 240 francs) et un modèle de puissance moyenne coûte le double ; la compétition exige des engins dont le prix est voisin de 1 850 dollars, soit 10 000 francs. Malgré cela, la croissance des achats a été de 20 % à 25 % par an depuis dix ans. Producteurs et distributeurs se demandent aujourd'hui pendant combien de temps encore un pareil rythme pourra être soutenu. Estimant que les achats de premier équipement seront achevés au Canada dans un an ou deux, ils prévoient une baisse du taux de croissance des ventes sur le continent américain. La concurrence, qui ne s'est que peu exercée jusqu'ici, va se faire très vive.

RECHERCHE PHARMACEUTIQUE



Alors que le squelette de l'homme adulte contient environ 1 kilo de calcium, le sang circulant n'en contient qu'une quantité infime qui reste constante chez l'homme bien portant. Depuis 1925, on attribuait cette régulation à la parathormone sécrétée par les glandes parathyroïdes. Dès 1962, un chercheur canadien, Harald Copp, émit l'hypothèse qu'il existait un second facteur, qu'il

appela calcitonine. Synthétisée et expérimentée pendant plus de cinq ans, cette hormone est maintenant à la disposition des médecins français. Elle a fait l'objet d'une importante communication aux derniers Entretiens de Bichat (Paris). La calcitonine doit permettre de lutter efficacement contre la décalcification, notamment chez les enfants, les femmes enceintes, les vieillards.



du piégeage à l'élevage FOURRURES CANADIENNES

*La loutre du nord
se rencontre
dans toutes les régions
forestières du Canada,
le long des cours d'eau
et des lacs.*

L'histoire du Canada, à ses débuts, se confond presque avec celle du commerce des fourrures. Les premiers colons français établis le long du Saint-Laurent troquaient leurs fourrures contre les produits venus de France. C'est par les récits de deux découvreurs français, Groseillier et Radisson, qui racontaient, à leur retour d'une expédition à la baie James, que le pays regorgeait d'animaux à fourrure d'une incomparable beauté, que l'attention du roi d'Angleterre fut mise en éveil, aux alentours de 1660. Faute d'avoir pu obtenir un appui français, Groseillier et Radisson, qui cherchaient un commanditaire pour monter d'autres expéditions, amenèrent en 1668 le roi d'Angleterre à parrainer un voyage à la baie d'Hudson. Deux ans plus tard, la Compagnie de la baie d'Hudson était née.

Les pelleteries canadiennes, très recherchées depuis cette époque, le sont encore de nos jours, non seulement en Europe mais dans le monde entier. En 1969, le Canada a exporté pour 33,4 millions de dollars canadiens de peaux brutes (environ 180,36 millions de francs). Ses principaux clients sont les Etats-Unis, la Grande-Bretagne, la Suisse, l'Allemagne fédérale et l'Italie.

DEUX CENTS VARIETES DE VISON

Bien que le piégeage ne soit pas sans jouer un rôle important dans l'économie du Nord canadien, il ne représente plus maintenant qu'à peine 40 p. 100 de la production canadienne de fourrures. La vie rude du trappeur est elle-même en pleine mutation. Les techniques du piégeage et la préparation des peaux pour la vente n'ont, il est vrai, subi que peu de modifications au cours des ans, mais les trappeurs font maintenant en motoneige la tournée de leurs pièges et ils vivent, groupés, dans des villages.

L'élevage des animaux à fourrure a débuté autour de 1890 et n'a cessé de se développer

depuis, jusqu'à fournir à partir des années 1960, plus de 60 p. 100 de la valeur de la production. Il présente bien des avantages, en particulier celui de permettre un contrôle et une amélioration de la qualité des fourrures grâce à la pratique de croisements sélectifs ; il permet aussi de « récolter » les fourrures au moment où leur couleur est la plus belle, leur poil le plus fourni.

Le vison représente à lui seul 99 p. 100 (en valeur) de la production des « fermes à fourrures » canadiennes. L'élevage du vison se pratique dans toutes les provinces, mais l'Ontario vient en tête, suivi de la Colombie-Britannique, du Manitoba et de l'Alberta. A l'origine, tous les visons qui provenaient du vison sauvage d'Amérique du Nord, variété la plus précieuse par la qualité de sa fourrure, étaient bruns, parfois brun foncé. Vers 1936, on a sélectionné des sujets bleu argenté issus, par mutation, de parents brun foncé. D'autres mutations ont suivi et les éleveurs ont vite appris à croiser les mutants afin d'obtenir de nouvelles nuances. Aujourd'hui, on compte plus de 200 teintes naturelles de vison d'élevage.

On trouve encore dans les élevages canadiens le chinchilla, le renard (le renard argenté a connu une vogue extraordinaire autour de 1935), le nutria, tandis que le castor, la martre, le pékan, la loutre sont généralement capturés par piégeage dans le Nord, ainsi bien entendu que le vison sauvage.

VENTE AUX ENCHERES

La plupart des fourrures canadiennes sont vendues aux enchères par le canal de six établissements situés à Montréal (Québec), North Bay (Ontario), Winnipeg (Manitoba), Edmonton (Alberta) et Vancouver (Colombie-Britannique).

Les peaux de visons d'élevage sont apportées directement des fermes à la salle des ventes, où elles sont vendues pour le compte du pro-

ducteur. L'Association des éleveurs de vison du Canada s'occupe activement de la publicité et de la vente des visons produits par ses membres. Elle a créé pour les peaux de qualité supérieure le label « Canada Majestic » qui permet d'être certain qu'un vêtement portant cette étiquette est fait de peaux de vison de première qualité provenant d'élevages canadiens. Ce label a acquis une juste réputation.

Les fourrures sauvages ne passent en général pas directement du trappeur à la salle des ventes. Le trappeur commence par les échanger à un négociant local contre diverses marchandises, puis le négociant groupe les fourrures que lui ont apportées plusieurs trappeurs et il les expédie à la salle des ventes.

Un nombre croissant de fourreurs étrangers viennent s'approvisionner dans les ventes aux

Suite page 11

CANADA D'AUJOURD'HUI

Rédaction, administration
6, rue du Mont-Thabor, Paris-1^{er}

Nos lecteurs sont priés de nous signaler leurs changements d'adresse.

Trimestriel publié à Paris
par les services d'information
de l'ambassade du Canada

JANVIER 1972 / N° 18

PHOTOS

Dale and Associates / Department of Communications / Hancock, Little Calbert Associates / Ministère de l'Agriculture / Ministère des Transports / Office National du Film Canadien / The Canadian Press.

l'anglais et le français, langues officielles

UNE "COUR DES COMPTES" LINGUISTIQUE

Suite de la page 1

ministère en cause, ou au président de la Société d'Etat, et il s'emploie à obtenir que, sur le point litigieux, les discriminations linguistiques soient abolies : les services fédéraux doivent être assurés dans les deux langues officielles. L'expérience de la première année a montré que les trois quarts des plaintes émanaient de Canadiens francophones et qu'elles portaient sur leurs relations avec l'administration. A l'inverse, les plaintes des anglophones émanaient plutôt de fonctionnaires qui craignaient, le gouvernement favorisant le bilinguisme de ses agents, que leur qualité d'unilingues ne nuise à leur carrière.

Le commissaire peut aussi, en l'absence même de plaintes, se livrer à des « études spéciales » sur le statut linguistique de tel ou tel secteur de l'administration. M. Spicer a obtenu sur ce point, plus délicat que le premier, l'appui des quatre partis représentés au Parlement (Parti libéral, Parti conservateur, Nou-

veau parti démocratique, Ralliement créditiste). De toute façon, il est tenu de publier un rapport annuel — le premier a paru en novembre dernier — qui doit servir à apprécier les progrès du bilinguisme dans les institutions fédérales. On voit que le mode d'intervention du commissariat aux langues n'est pas sans analogie, mais dans l'ordre linguistique, avec le rôle que joue en France la Cour des comptes quand il s'agit de la gestion des fonds publics.

Au cours d'un colloque qui s'est tenu en octobre dernier au Centre Culturel Canadien de Paris sur le thème « Défense du bilinguisme canadien », M. Keith Spicer a expliqué dans quel esprit il entendait travailler. Il ne s'agit pas, a-t-il dit, d'utiliser la coercition, mais au contraire d'obtenir des améliorations progressives en agissant avec constance et diplomatie. Dans une administration où la langue anglaise a longtemps été prédo-

minante, l'effort fédéral doit bénéficier surtout à la langue française.

Le champ d'action du commissariat aux langues officielles se situe sur le plan fédéral. Son activité intéresse donc d'abord les agents des ministères, qu'ils soient en poste dans la capitale, dans les provinces ou même à l'étranger (Affaires extérieures, Commerce, Immigration, etc.). Il intéresse aussi les agents des sociétés d'Etat (Energie atomique du Canada, Air Canada, Chemins de fer nationaux, Radio-Canada, etc.) et ceux d'un grand nombre de conseils, commissions, agences ou offices dont le degré d'autonomie est variable. Au total, quelque soixante organismes comptant 340 000 agents. Il ne concerne pas les fonctionnaires des dix gouvernements provinciaux, au nombre de 300 000 environ, mais l'action fédérale devrait encourager les gouvernements des provinces où les francophones sont nombreux, et aussi les entreprises privées. ■

Suite de la page 10

enchères du Canada. Ceux pourtant dont les besoins sont insuffisants pour justifier le voyage utilisent pour leurs achats les services d'experts remarquablement compétents.

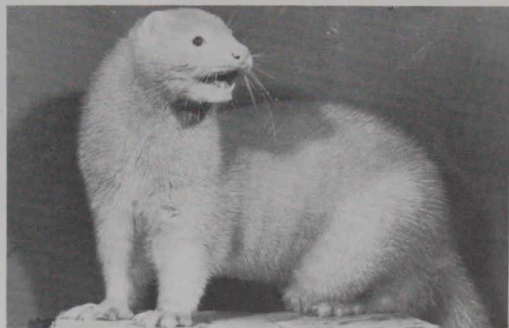
PRESTIGE DU VISON

On estime qu'en 1969, sur un chiffre d'affaires de 415 millions de dollars canadiens réalisés par le commerce mondial des peaux brutes, le vison a compté pour 260 millions de dollars, l'agneau de Perse pour 80 millions et les autres fourrures pour 75 millions.

La même année, le vison canadien représentait à lui seul environ 58,4 p. 100 de la valeur de la production en fourrures du pays : 27 327 000 dollars sur un total de 41 600 000. Le castor suivait, loin derrière, la valeur des peaux vendues comptant pour 19,8 p. 100 de la valeur totale (8 056 000

dollars). En quantité la production de peaux de vison et celle de rat musqué étaient sensiblement égales. On trouvera ci-dessous les quantités et les valeurs respectives des principales fourrures canadiennes vendues au cours de la saison 1968-1969.

*Vison saphir, de couleur pâle.
L'introduction d'une grande variété de couleurs
naturelles, obtenues par mutations, a stimulé
le commerce du vison.*



	Nombre de peaux	Dollars canadiens
Vison d'élevage	1 667 945	22 689 586
Vison sauvage	120 935	1 637 517
Castor	437 875	8 056 118
Rat musqué	1 754 393	2 339 330
Lynx	20 677	644 296
Martre	64 803	538 570
Renard	39 170	501 445
Loutre	16 868	455 045

BILINGUISME DANS LA FONCTION PUBLIQUE



Le gouvernement fédéral a créé, en août dernier, quatre cent cinquante-sept "unités de langue française" au sein de la fonction publique canadienne. Ces unités, qui grouperont vingt-neuf mille fonctionnaires, travailleront en français dans leurs communications internes et dans leurs relations avec les organismes officiels. Dans les communications externes, elles desserviront le public francophone en français

et le public anglophone en anglais. Environ deux mille cinq cents fonctionnaires emploieront pour la première fois le français comme langue de travail. Trois cent trente unités sont situées au Québec, 112 en Ontario (dont une centaine dans la région d'Ottawa), le reste dans trois autres provinces et dans les ambassades du Canada en France, Suisse, Belgique et Allemagne fédérale.



L'architecture moderne au Canada exprime moins certains concepts définis qui se seraient finalement imposés, comme ce fut longtemps le cas en France avec le mouvement architectural issu de Le Corbusier, que les conditions sociales et économiques qui commandent l'évolution du pays.

Le phénomène d'urbanisation saute ici aux yeux. Non moins évidente est l'évolution, très rapide, de la technologie et donc des moyens et des procédés de construction mis à la disposition des architectes. L'architecture canadienne reflète sans excentricité le monde technologique qui s'élabore sur le continent nord-américain, tout en essayant de parvenir à l'intégration des bâtiments dans un paysage dont la marque est la vastitude.

architecture contemporaine

Montréal :
la Place des Arts.



Ottawa :
l'hôtel Skyline.

Guelph (Ontario) :
la bibliothèque
de l'université.



Victoria :
Place du Centenaire.



Vancouver :
le siège de
la commission
hydro-électrique de la
Colombie-Britannique.

Calgary :
Place Palliser.