



Direction de l'Information  
Ministère des Affaires extérieures  
Ottawa Canada

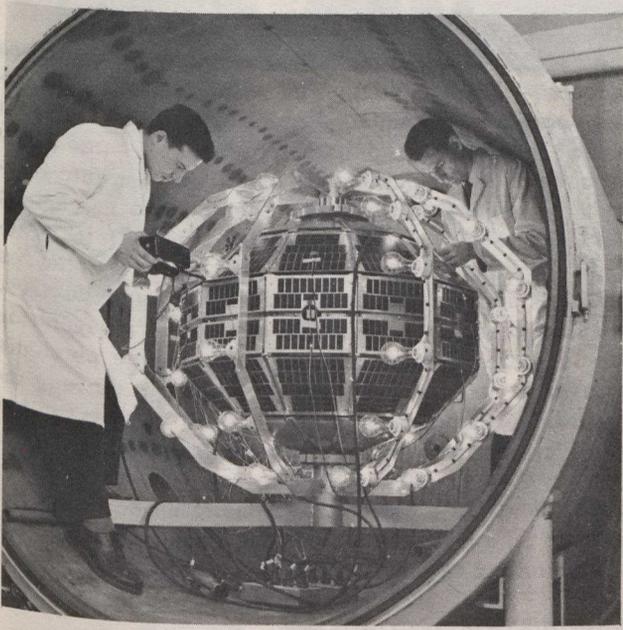
# Bulletin

hebdomadaire canadien

Vol. 25, N° 4

28 janvier 1970

## LE CANADA DES ANNÉES SOIXANTE



Vérification du premier satellite canadien en 1961.

fédérale pointaient leurs antennes vers des étoiles plus distantes, d'autres scientifiques du gouvernement lançaient en orbite *Alouette I*, faisant du Canada la troisième puissance à mettre en service un satellite artificiel. Muni de piles solaires apparemment inépuisables, et d'antennes extensibles d'une conception révolutionnaire, *Alouette* n'a cessé de toute la décennie son babillage scientifique et, même s'il a été suivi à quelques années près, de deux autres satellites canadiens de conception encore plus complexe, rien n'a pu diminuer le prestige de ce premier succès.

Autres réalisations spatiales: les fusées *Black Brant* conçues par le Canada pour scruter la haute atmosphère et le seuil de l'espace. Leur succès incontesté a bientôt donné lieu à d'autres perfectionnements et à leur utilisation éventuelle par les scientifiques de plusieurs pays. Une autre entreprise d'exploration de l'espace, connue sous le sigle HARP et qui a débuté à l'Université McGill de Montréal, a pris fin sur une plage de la Barbade, aux Antilles, où un groupe de Canadiens a réussi à transformer et à utiliser un canon de gros calibre de la marine pour le lancement d'instruments de recherche dans l'espace

Les réalisations dans les domaines scientifiques, l'exploitation des ressources naturelles, la mise en oeuvre de grands travaux techniques, l'essor de l'industrie secondaire et l'explosion de la population sont autant de facteurs qui ont contribué à doubler le produit national brut du Canada durant les années soixante, et permis au pays d'atteindre à un rang élevé parmi les États industriels du monde.

### LES DOMAINES SCIENTIFIQUES

Dès les premières années de la décennie le Canada a installé son premier radiotélescope, près de Pen-ticton, en Colombie-Britannique, dans un endroit offrant à cette immense soucoupe un abri naturel contre la plupart des bruits radioélectriques. Et pendant que les astrophysiciens de l'administration

### SOMMAIRE

Le Canada des années soixante .....	1
Don d'une collection de coquillages .....	4
Pensions de sécurité et d'invalidité .....	4
Deux jeunes Métis ingénieurs marins .....	5
Le système d'information du CNR .....	5
Statistique de la population .....	5
Régime d'assurance des bateaux de pêche .....	6
Le nombre de familles au Canada .....	6
Index mensuel .....	7

à un coût relativement peu élevé. Mais cette fièvre de la technique n'a pas frappé seulement les spécialistes du ciel. Il s'est trouvé des Canadiens pour qui les mers aussi ont présenté leurs défis. La création de l'Institut océanographique Bedford, en Nouvelle-Écosse, et la mise en service de bateaux de recherches capables de naviguer à partir des glaces de l'Arctique jusqu'aux mers des tropiques ont placé le Canada à l'avant-poste des recherches sous-marines internationales. D'autres hommes de science ont scruté les profondeurs de la terre elle-même pour en recueillir des données utiles et, par delà les frontières des vastes terres arctiques du Canada, un groupe d'étude engagé dans le Projet polaire d'étude de la plate-forme continentale s'est penché sur ce qui avait été jusque-là un secteur scientifique inexploré.

Au cours de cette période, les réalisations du gouvernement et de l'industrie privée en matière de recherches et de mise en valeur ont été telles qu'elles ont contribué à élever le produit national brut à un chiffre estimatif de 77 milliards de dollars.

#### RICHESSES NATURELLES

L'extraction du pétrole, des métaux et des minerais a continué de tenir la vedette durant les années soixante. L'industrie forestière, les pêcheries et la culture du blé ont aussi connu des progrès considérables.

La course au pétrole s'est poursuivie sans répit en Alberta, dans les Territoires du Nord-Ouest, en Saskatchewan, en Colombie-Britannique et au Yukon et a même débordé la terre ferme jusque dans le Pacifique, sauté le golfe Saint-Laurent et atteint l'île au Sable et les Grands Bancs de l'Atlantique. Enfin, cette fièvre s'est propagée jusqu'aux îles de l'Arctique où, vers la fin de la décennie, encouragée par les réussites du nord de l'Alaska, elle a continué d'attirer prospecteurs et spéculateurs.

Dans le secteur de l'extraction des métaux, les années soixante ont débuté par la recherche d'éléments nécessaires à l'ère spatiale comme la columbium, le cobalt et le césium. Et la première moitié de la décennie ne s'était pas écoulée que la région de Timmins (Ontario) faisait la manchette à l'occasion de la découverte d'un dépôt massif de cuivre, de zinc et d'argent. D'autres travaux importants se sont poursuivis dans l'Est comme dans l'Ouest. On a construit un chemin de fer jusqu'à Pine Point (Territoires du Nord-Ouest), pour le transport des métaux extraits en grande quantité dans cette région. Aussi, près d'Edmonton, la mise au point d'un nouveau procédé a permis de produire les premiers flans en nickel à être fabriqués au Canada pour l'Hôtel des Monnaies à Ottawa.

Du côté de l'extraction des minerais, l'événement marquant en Saskatchewan a été la découverte et la mise en valeur de gisements de potasse. On a construit une série de wagons à trémie d'une conception spéciale et dotés d'installations de charge-

ment afin d'acheminer ce précieux engrais vers Vancouver et, de là, l'expédier à l'étranger par bateau. L'Alberta et la Colombie-Britannique ont découvert un marché tout disposé à accueillir leur houille grasse extraite en galeries, et des démarches préliminaires ont été faites en vue de l'envoi de vastes quantités de ce produit vers l'Orient où un dérivé, soit un coke de qualité supérieure pour la métallurgie, est aujourd'hui un important combustible industriel. L'extraction de l'amiante a été un facteur de l'éveil économique de Terre-Neuve et l'avènement de la télévision en couleur a stimulé la recherche des "terres rares" qui servent à la fabrication des postes récepteurs.

La pollution de l'eau est devenue l'un des plus graves problèmes de l'Amérique du Nord et, vers la fin de la décennie, on a tenté les premiers efforts en vue de purifier les lacs et les rivières du Canada.

#### PROJETS DE TRAVAUX TECHNIQUES

Entre 1960 et 1970 on a vu construire des barrages géants - Rivière de la Paix, Manicouagan, Saskatchewan-Sud, Mactaquac, Chutes Churchill - qui ont maté le cours de puissantes rivières, créé d'immenses lacs comparables à ceux que la nature elle-même a créés, et modifié la physionomie de régions entières. Pas à pas, la grande forêt solitaire a reculé devant ces ouvrages qui sont venus ajouter des millions de kilowatts aux réserves d'énergie du pays.

Le début de la décennie a marqué l'inauguration de la route transcanadienne ainsi que de plusieurs nouveaux aéroports, dont quelques-uns de rang international. De larges autoroutes ont été construites pour relier entre eux les centres urbains à forte population. Les grandes villes se sont davantage étendues; Montréal s'est donné un métro du dernier cri et partout on a utilisé des quantités jusque-là inconnues de matériaux de construction.

#### L'INDUSTRIE SECONDAIRE

Durant les années soixante, le Canada a cessé de n'être qu'un simple entrepôt de matières premières pour devenir fournisseur de produits finis et ouvrés de tous genres. La sidérurgie a pris un essor considérable et a atteint une capacité record en raison des commandes provenant de tous les coins du globe. Dans l'industrie aérospatiale, qui a connu une expansion pour le moins sensationnelle, le Canada a produit un avion de fret à ailes inclinées, un avion-citerne, des pièces de vaisseaux spatiaux (les pattes d'Apollo II, ce vaisseau qui a conduit les premiers humains à la lune, étaient de fabrication canadienne) de petits aéroglisseurs, des simulateurs pour l'avion Concorde et des appareils compliqués de navigation. Les sociétés canadiennes ont pris les devants dans la conception et la fabrication de dispositifs d'interconnexion électronique utilisés dans les téléphones, les ordinateurs et les microsystèmes. L'industrie canadienne de l'automobile a réalisé des progrès marquants en matière de fabrication et d'exportation.

L'Exposition universelle et internationale de Montréal, "Expo 67", a été la plus grande réalisation de l'année du Centenaire du Canada.



Certaines parties du Canada n'ont connu aucun changement au cours de la dernière décennie; l'île au Sable, par exemple, a gardé son aspect désertique malgré la venue des foreurs pétroliers, et l'on y voyait encore des chevaux sauvages en 1967.



En 1968, les chercheurs de pétrole se tournent vers les îles de l'Arctique; on provoque des explosions pour, ensuite, explorer par le forage.



Les motoluges, engins montés sur skis et pourvus d'un moteur, sont apparus par milliers au cours des années '60; dans le Grand Nord, elles ont remplacé les traîneaux à chiens.

## DON D'UNE COLLECTION DE COQUILLAGES

Madame C.A. Johannsen, d'Ottawa, vient de remettre aux Musées nationaux du Canada la presque totalité de la collection de coquillages recueillie par son défunt mari, un entrepreneur bien connu de la région. Cette collection, qui comprend 5,000 spécimens, est, selon un des savants du Musée national des Sciences naturelles, "sans doute la plus belle collection d'amateur au Canada".

M. Arthur Clarke, conservateur (section de la malacologie) déclarait que: "L'un des groupes de cette collection est peut-être le plus complet en Amérique, et plusieurs pièces sont d'une grande valeur." "Les volutes ici rassemblées, ajoute-t-il, sont les plus belles que j'aie jamais vues, et cette collection en contient environ trois fois plus que nous n'en avons déjà."

Le Musée possède 2,500,000 spécimens de coquillages, la plus grande collection au Canada et la cinq ou sixième en Amérique du Nord. Les pièces canadiennes y sont plus nombreuses que partout ailleurs au monde et l'on y trouve en plus des mollusques de toutes les régions du globe. Toutefois, la nouvelle collection présente 2,500 spécimens que le Musée n'avait jamais encore possédés.

### LES MUSÉES NATIONAUX

Tous les coquillages de la collection Johannsen sont numérotés et rangés dans des montres spéciales, également offertes aux Musées nationaux.

Pour l'instant, le Musée national des Sciences naturelles ainsi que le Musée national de l'Homme sont fermés pour d'importantes rénovations.

"A la réouverture du Musée, dit M. Clarke, nous espérons pouvoir exposer cette collection en entier, dans les montres originales, car le tout forme un ensemble remarquable."

## PENSIONS DE SÉCURITÉ ET D'INVALIDITÉ

L'âge d'admissibilité à la pension de retraite du Régime de pensions du Canada et à la pension de la sécurité de la vieillesse, a été abaissé à 65 ans le 1er janvier 1970. En 5 ans l'âge de la retraite aura donc été ramené de 70 à 65 ans, c'est-à-dire à sa phase terminale.

On estime que la réduction d'âge, augmentera d'environ 250,000 le nombre de personnes admissibles à la pension de la sécurité de la vieillesse en 1970. On pense que l'an prochain, en raison de la réduction d'âge et d'autres facteurs, 90,000 personnes environ demanderont à recevoir la pension de retraite au titre du Régime de pensions du Canada. A la fin d'octobre, plus de 84,000 personnes recevaient des pensions de retraite du R.P.C.

Pour recevoir une pension de retraite du Régime de pensions du Canada, une personne doit avoir contribué au régime, doit avoir un numéro d'assurance sociale et doit en faire la demande. Si la personne a entre 65 à 70 ans, elle doit avoir cessé de travailler

régulièrement. A l'âge de 70 ans cependant, la personne peut demander sa pension de retraite, qu'elle continue à travailler ou non.

### PENSIONS D'INVALIDITÉ

Des pensions d'invalidité et des prestations aux enfants de ceux qui reçoivent ces pensions, seront attribuées pour la première fois en février 1970 dans le cadre du Régime de pensions du Canada. L'introduction des pensions d'invalidité et des prestations aux enfants de contributeurs invalides, complétera la gamme des prestations du R.P.C., qui comprend actuellement les pensions de retraite, les pensions de veuves et de veufs invalides, les prestations de décès et les prestations aux orphelins.

Pour être admissible à une pension d'invalidité, une personne doit avoir contribué au régime pendant au moins cinq années (ou parties desdites années) et être atteinte d'une invalidité physique ou d'une déficience mentale si graves, et susceptibles de continuer pendant si longtemps, que ladite personne sera incapable de se livrer à une occupation convenablement rémunérée.

L'admissibilité du demandeur sera déterminée en se basant sur un certificat médical, qu'il devra d'ordinaire se procurer auprès de son propre médecin, et sur un test d'aptitude au travail. Un conseil spécial du R.P.C. émettra alors une décision.

La loi prévoit également le paiement des mesures de réadaptation lorsqu'il semble y avoir un espoir raisonnable que le pensionné invalide puisse se livrer plus tard à une occupation profitable.

### BÉNÉFICES

Pour un demandeur qui remplit toutes les conditions, la pension d'invalidité sera constituée en 1970 d'un montant uniforme de \$26.53 par mois, plus 75 pour cent de la valeur actuelle de sa pension de retraite. Du fait qu'il n'est pas encore admissible à une pension de retraite, celle-ci sera calculée comme s'il était devenu admissible à une telle pension au moment où son invalidité a été déterminée.

Aussi longtemps qu'il reçoit une pension d'invalidité, le bénéficiaire ne peut pas contribuer au Régime de pensions du Canada. A 65 ans, la pension d'invalidité est remplacée d'office par une pension de retraite. Si un contributeur décède alors qu'il reçoit une pension d'invalidité, les prestations aux survivants sont payables à sa veuve et à ses enfants.

Le régime prévoit également des prestations aux enfants à charge d'un contributeur invalide. Les prestations seront de \$26.53 par mois en 1970 pour chaque enfant à charge, jusqu'à un maximum de quatre. Pour chaque enfant supplémentaire les prestations seront égales à la moitié de ce montant. Le paiement total pour les enfants doit être divisé également entre eux. Ces prestations commenceront au même moment que la pension d'invalidité du contributeur et elles cesseront lorsque les enfants ne seront plus admissibles ou lorsque le contributeur cessera de recevoir la pension d'invalidité.

## DEUX JEUNES MÉTIS INGÉNIEURS MARINS

Il y a deux semaines, lorsque le nouveau brise-glace *Norman Macleod Rogers*, de 6,320 tonnes, se détachait du quai de Québec pour aller mouiller des bouées dans les régions septentrionales, c'était deux jeunes Métis mécaniciens qui étaient préposés à l'entretien de ses puissants moteurs diesel; sans doute n'avaient-ils jamais rêvé, pendant leur enfance, de quitter un jour leur foyer en pleine forêt des Territoires du Nord-Ouest pour adopter la vie de marin.

Charles Blondin, âgé de 26 ans, et Andrew Mandeville, 27 ans, originaires respectivement, de Fort Résolution et de Fort Franklin (T.N.-O.) seraient les premiers Métis à naviguer à titre de mécaniciens, sur un navire canadien au long cours. Lorsqu'ils montèrent à bord du *Norman Macleod Rogers* ils rejoignaient un nombre de plus en plus grand de techniciens originaires du Nord canadien, qui participent à l'expansion économique de la région. L'un et l'autre seront éligibles, d'ici cinq ans, au poste d'ingénieur chef, soit le plus important confié à un officier sur un navire.

Leur première expérience, loin de leur foyer situé à proximité du Grand lac des Esclaves, commença par la fréquentation d'école du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien. Après leurs études primaires à Fort Franklin, MM. Blondin et Mandeville suivirent des cours à l'école secondaire technique Sir John Franklin, de Yellowknife, où ils obtinrent leur diplôme d'immatriculation supérieure.

### TALENT EXCEPTIONNEL

Les agents de placement du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien ont constaté, tout comme les orienteurs de l'école Sir John Franklin, que ces deux jeunes gens étaient exceptionnellement doués pour la technique et la mécanique. Ils furent donc choisis pour suivre un cours d'ingénieur de marine, un cours qui devait les préparer à une carrière de plus en plus prometteuse en raison de la découverte toujours plus abondante de richesses naturelles le long des côtes de l'Arctique.

En 1964, le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, par l'entremise de son personnel, a conclu une entente avec le ministère des Transports aux fins de former des habitants du Nord comme mécaniciens de marine pour ses navires gardes-côtières. La même année, MM. Mandeville et Blondin se faisaient le pied marin à bord de navires auxiliaires de la Marine canadienne dans les eaux territoriales de la Nouvelle-Écosse.

Par la suite, ils fréquentèrent l'école de génie de la flotte, à bord du H.M.C.S. *Stadacona*, à Halifax (N.-É.) afin de suivre un cours d'apprentissage en génie mécanique. Les deux Métis se classèrent parmi les dix premiers des 24 élèves. En 1965, Mandeville et Blondin travaillèrent comme huileurs à bord de navires de la garde-côtière qui appareillent à Québec.

A l'été de 1969, les deux jeunes citoyens du Nord avaient acquis suffisamment d'expérience en mer pour réussir leurs examens à Québec et obtenir le titre d'ingénieurs marins de 4e classe et être promus au rang de techniciens no 1 ou cadets ingénieurs de marine.

## LE SYSTÈME D'INFORMATION DU CNR

Le Conseil national de recherches du Canada (CNR) a été chargé par le Gouvernement fédéral de continuer le développement d'un système national d'information technique et scientifique (SNITS ou STI). Cette décision fait suite à une recommandation, faite l'automne dernier, par le Conseil national des sciences du Canada.

Le Canada possède déjà un certain nombre de services de diffusion dont les plus importants se trouvent dans les ministères et les organismes fédéraux. Pour ne pas être noyés sous l'actuel déferlement d'informations, les centres de documentation doivent être développés. Il reviendra au Conseil national de recherches de s'assurer que tous les domaines scientifiques soient couverts et que les doubles emplois soient réduits au minimum.

Le système centralisé couvrant les domaines techniques et scientifiques sera décentralisé et basé sur les ressources et les systèmes actuels de l'industrie, des universités et du gouvernement travaillant ensemble.

Le SNITS sera conçu dans le but de rendre service d'abord à l'utilisateur, où qu'il soit au Canada. Les petites compagnies ou organismes ne disposant pas de bibliothèques importantes consacrés aux travaux de recherches en seront de grands bénéficiaires. On insistera sur une réponse rapide aux demandes précises et sur le fait que les utilisateurs seront incités à se servir du système qui répondra aux questions dans l'une ou l'autre des deux langues officielles mais n'assurera pas la traduction de documents rédigés en langues étrangères.

Un Conseil d'administration sera nommé par le Conseil national de recherches. Il sera responsable de la politique générale en matière d'information technique et scientifique au Canada et de la mise en oeuvre de cette politique. Des membres de la Bibliothèque scientifique nationale seront parmi les administrateurs qui représenteront les responsables du système et les utilisateurs.

## STATISTIQUE DE LA POPULATION

Au 1er juin 1969 la population du Canada était estimée à 21,061.0 millions d'habitants dont 10,563.6 millions du sexe masculin et 10,497.4 millions du sexe féminin. Le groupe d'âge de 5 à 9 ans était le plus considérable (2,325.7 millions). Le groupe masculin âgé de 5 à 9 ans a aussi été le plus nombreux (1,190.3 millions) tout comme le même groupe féminin (1,135.4 millions).

## LE CANADA DES ANNÉES SOIXANTE

(Suite de la p. 2)

Le Canada a construit ses premières maisons en aluminium. Les fabricants canadiens ont vendu dans nombre de pays étrangers des équipements pour travaux publics et de la machinerie lourde. Enfin, durant ces années on a établi des industries secondaires dans les provinces des Prairies et dans les Maritimes.

### LA POPULATION

Au cours de la décennie qui se termine, la population canadienne a dépassé les vingt millions et le Canada a fêté le centenaire de la Confédération avec un enthousiasme qui a étonné le monde entier, surtout les Canadiens eux-mêmes. L'arrivée d'un grand nombre d'immigrants de plusieurs pays a continué de modifier l'aspect de notre pays. De nombreux Canadiens pris de la fièvre du déménagement sont allés d'une ville à l'autre et d'une province à l'autre.

Les services de bien-être social se sont améliorés et le niveau de vie (qui, durant cette décennie, s'est comparé favorablement avec celui de tout autre pays) a fait l'objet d'études pratiques qui ont abouti à des innovations extraordinaires comme le Régime de pension du Canada et les régimes provinciaux d'assurance-soins médicaux. (Extrait du photo-reportage N° 502, O.N.F.)

### RÉGIME D'ASSURANCE DES BATEAUX DE PÊCHE

Le ministre des Pêches et des Forêts, M. Jack Davis, a annoncé que la plupart des bateaux de pêche du Canada jouiront dès avril 1970 d'une assurance à prix modique, par suite des modifications apportées au régime fédéral d'assurance des bateaux de pêche.

Les bateaux de plus fort tonnage mesurant jusqu'à concurrence de 100 pieds de long (longueur au registre), auront droit, pour la première fois, à une protection d'assurance.

M. Davis a fait remarquer en outre, que les nouveaux tarifs permettraient au régime d'assurance des bateaux de pêche de couvrir lui-même ses frais. En d'autres termes, les rentrées suffiraient à garantir le paiement, non seulement des indemnités, mais aussi des frais d'administration.

Les nouveaux tarifs fixés pour les bateaux de diverses catégories sont les suivants: Un pour cent de la valeur estimative des bateaux valant jusqu'à concurrence de \$5,000; deux pour cent de la valeur estimative des bateaux valant de \$5,000 à \$25,000; quatre pour cent de la valeur estimative des bateaux valant plus de \$25,000.

Les propriétaires de bateaux valant \$5,000 ou moins bénéficieront d'une indemnité à raison de 60 pour cent (70 pour cent en Colombie-Britannique) de la valeur assurée, en cas de pertes totales.

### MONTANT DES INDEMNITÉS

Les propriétaires de bateaux valant entre \$5,000 et \$25,000 pourront, soit souscrire une assurance contre la perte totale, moyennant une prime se montant à deux pour cent de la valeur estimative du bateau, garantissant une indemnité de 60 pour cent (70 pour cent en Colombie-Britannique) de la valeur assurée, soit souscrire une assurance moyennant une prime se montant à quatre pour cent, garantissant une indemnité dans une proportion de 95 pour cent.

Les propriétaires de bateaux valant plus de \$25,000, qui versent une prime de quatre pour cent, auront droit à une indemnité s'élevant à 95 pour cent de la valeur assurée, en cas de pertes totales.

Dans le cas de pertes partielles, le montant déductible sera de cinq pour cent pour les bateaux de plus de \$25,000 et de 15 pour cent pour les bateaux de moins de \$25,000.

Sous le régime actuel, pour qu'un bateau soit admissible à l'assurance, il ne doit pas mesurer moins de 18 pieds de longueur. Cette limite désormais sera supprimée et remplacée par une valeur estimative minimale de \$500. Le ministère des Pêches et des Forêts se réserve, bien entendu, le droit de refuser l'assurance à tout bateau considéré impropre à naviguer.

A l'heure actuelle, quelque 7,500 bateaux de pêche, dont la valeur est estimée, dans l'ensemble, à 40 millions de dollars, sont assurés en vertu du régime d'assurance des bateaux de pêche. Leurs propriétaires sont des particuliers ou des sociétés en nom collectif.

"Pour le pêcheur, la perte de son bateau est une catastrophe, a dit encore le ministre. Sans assurance, il court un risque terrible. En assurant qu'il peut obtenir une protection moyennant une prime d'un montant raisonnable, le régime d'assurance des bateaux de pêche du gouvernement permet au pêcheur de reprendre son travail. Le régime prévu pour 1970 et les années qui suivront lui assure l'appui de tous les Canadiens. Grâce au régime, il peut à nouveau gagner sa vie et se remettre à pêcher sans pour autant devoir compter sur une subvention quelle qu'elle soit."

### LE NOMBRE DE FAMILLES AU CANADA

Le nombre approximatif de familles au Canada (sans le Yukon et les territoires du Nord-Ouest) le 1er juin 1968 était de 4,696,000, augmentation de 178,000 ou 3.9% depuis le recensement de 1966 et de 556,000 ou 13.4% depuis le recensement de 1961. La moyenne de personnes par famille le 1er juin 1968 était de 3.9, soit la même que pour les recensements de population totale du Canada. La taille moyenne de la famille était la plus forte au Québec et dans les provinces de l'Atlantique (4.2 personnes par famille), suivis par les provinces des Prairies (3.9) et l'Ontario (3.7) tandis que la Colombie-Britannique enregistrait la taille la moins élevée (3.6).

## INDEX MENSUEL

(Vol. 25 - Janvier 1970)

- Affaires extérieures (*voir aussi* Vietnam)  
Nominations diplomatiques, No 2, p. 3
- Agriculture (*voir* Commerce et Sciences)
- Aide extérieure  
Aide à Grenade, No 2, p. 7  
Aide à l'aviation guyanaise, No 3, p. 6  
Prêt au Kenya, No 3, p. 4
- Alberta (*voir* Sciences)
- Arts et Musées  
Don d'une collection de coquillages, No 4, p. 4
- Aviation (*voir* Défense nationale)
- Bilinguisme  
Troisième rapport de la Comm. royale sur le bilinguisme et le biculturalisme, No 2, p. 1
- Cadioux, M. M. (*voir* Affaires extérieures)
- Commerce  
Initiative d'aide aux producteurs de grain, No 1, p. 6  
Les fourrures canadiennes, No 2, p. 5, No 3, p. 5  
Revue de l'économie du Canada en 69 et perspectives pour 70, (Discours de M. J.-L. Pepin) No 3, p. 1  
Vente de blé à l'URSS, No 2, p. 5
- Défense nationale  
Le vétéran vole à nouveau, No 3, p. 3  
Réduction du Programme de formation des pilotes, No 3, p. 4  
Retrait de la base de l'OTAN, No 3, p. 7
- Éducation et Enseignement (*voir* Industrie et Statistiques)
- Forêts  
Des érables du Canada en Grande-Bretagne, No 2, p. 6  
Grumes historiques, No 1, p. 4
- Habitation et Logement  
L'habitation en 69: un nouveau record, No 2, p. 6
- Indiens et Esquimaux  
Deux jeunes Métis ingénieurs marins, No 4, p. 5  
Les Indiens et le tourisme, No 3, p. 6
- Industrie (*voir aussi* Sciences)  
Programme de bourses post-doctorat, No 1, p. 7  
Renseignements sur l'industrie des machines, No 2, p. 7
- Manitoba (*voir* Postes)
- O.N.F.  
Le Canada des années soixante, No 4, p. 1
- Pêches  
Conférence internationale sur les —, No 1, p. 7  
Des esturgeons canadiens pour l'URSS, No 2, p. 6  
Régime d'assurance des bateaux de pêche, No 4, p. 6  
Un sous-marin converti en laboratoire, No 1, p. 5
- Pepin, M. J.-L. (*voir* Commerce)
- Population (*voir* Statistiques)
- Postes  
Timbres du centenaire (Manitoba et T. du N.-O.), No 2, p. 4  
Un cadeau de Noël pour les philatélistes, No 2, p. 7
- Prix et décorations  
Une éminente folkloriste à l'honneur, No 3, p. 4
- Roy, Mlle Camen (*voir* Prix et Décorations)
- Santé et Bien-être (*voir aussi* Sciences)  
Le coût des services sanitaires, No 1, p. 6  
Les dangers de la cigarette, No 3, p. 3  
Les faisceaux "lasers" dangereux pour la santé, No 1, p. 3  
Normes de qualité de l'eau potable, No 3, p. 7  
Pensions de sécurité et d'invalidité, No 4, p. 4
- Sciences (*voir aussi* Santé)  
Le cheval vapeur devient électrique, No 2, p. 4  
Le système d'information du CNR, No 4, p. 5  
Les ordinateurs et la santé, No 1, p. 2
- Sharp, M. M. (*voir* Vietnam)
- Statistiques  
Les écoles privées au Canada, No 1, p. 3  
L'indice des prix à la consommation, No 2, p. 4  
Nombre de familles au Canada, No 4, p. 6  
Statistiques de la population, No 4, p. 5
- T. du N.-O. (*voir* Postes)
- Terre des Hommes  
Visites guidées à —, No 1, p. 2
- Tourisme (*voir* Indiens et Terre des Hommes)
- Transports  
Changements à la Garde côtière canadienne, No 3, p. 5  
Le trafic de la Voie maritime, No 1, p. 4
- U.R.S.S. (*voir* Commerce et Pêches)
- Vietnam  
Les massacres au —, (déclaration de M. Sharp), No 1, p. 1
- Visite  
Un étudiant allemand en visite au Canada, No 1, p. 3
- Voie maritime (*voir* Transports)

