

Hebdo Canada

Ottawa
Canada

Volume 12, N° 31
le 5 septembre 1984

La Voie maritime du Saint-Laurent fête son 25 ^e anniversaire	1
Accord canado-algérien de coproduction cinématographique	4
Onzième Congrès mondial des cités unies	4
Traitement des données obtenues par satellite	4
Le travail partagé	5
Les sables bitumineux : un nouvel essor	5
La Caravane du Centre des sciences de l'Ontario	6
La chronique des arts	7
Son et lumière au Parlement : une leçon d'histoire	8
Nouvelles brèves	8

La Voie maritime du Saint-Laurent fête son 25^e anniversaire

Le 26 juin 1959 les cloches de toutes les églises de Montréal sonnèrent pendant cinq minutes pour souligner l'inauguration, à Saint-Lambert, de la Voie maritime du Saint-Laurent par la reine Élisabeth II, le président américain Dwight D. Eisenhower et le premier ministre du Canada, John Diefenbaker.

Récemment, la 25^e saison de navigation sur la Voie maritime du Saint-Laurent était inaugurée par le navire canadien *Selkirk Settler* qui y faisait son entrée sous l'œil attentif du ministre fédéral des transports, M. Lloyd Axworthy.

En compagnie de quelque 200 invités, M. Axworthy participait à la fête soulignant l'inauguration de cette voie navigable, il y a 25 ans.

Parmi les personnalités conviées à la fête, on remarquait « le père de la Voie maritime du Saint-Laurent », M. Lionel Chevrier. Ce dernier était ministre des Transports au moment de la discussion, de l'élaboration et de l'ouverture de la Voie maritime, dans les années 50. Vingt-cinq ans plus tard, M. Chevrier croit toujours que la construction de la Voie maritime était nécessaire.

M. Lloyd Axworthy prévoit un grand ave-

nir pour cette route navigable : son utilisation douze mois par année et son dragage qui pourrait la faire passer de 9 à 11,50 m.

Au cours de la conférence de presse précédant la cérémonie, M. Axworthy a souligné l'importance de la Voie maritime pour l'économie canadienne.

« L'économie de l'Est canadien est tributaire de la Voie maritime du Saint-Laurent. Et avec la modernisation de la voie ferrée dans l'Ouest, la compétitivité canadienne pour le transport des marchandises sera augmentée. »

Une impérieuse nécessité

Avec la mise en service de seize écluses, la Voie maritime, qui parcourt le fleuve et cinq grands lacs, a ouvert les lacs intérieurs du centre du continent au trafic océanique. Elle se déploie, de l'Atlantique à la tête du lac Supérieur, sur 3 770 kilomètres. La différence de niveau entre l'océan et le lac Supérieur est de 180 mètres. Depuis 25 ans, 1,04 milliard de tonnes de marchandises ont été transportées sur les navires qui ont emprunté les écluses entre Montréal et le lac Ontario.

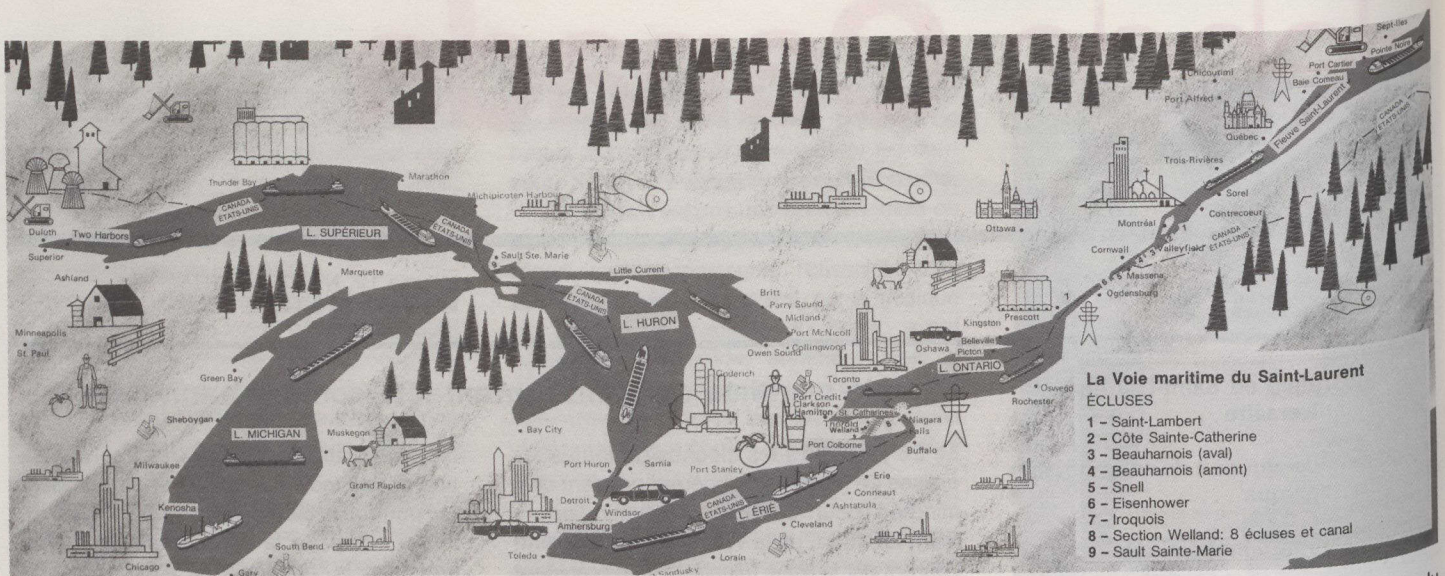


Le navire canadien Steelcliffe Hall franchit les écluses de la Voie maritime à Saint-Lambert près de Montréal.



Affaires extérieures
Canada

External Affairs
Canada



On peut imaginer ce que serait devenu le transport maritime intérieur, face à la concurrence du rail, de la route et des ports de la côte maintenant ouverts à l'année, si les canaux et écluses entre Montréal et le lac Érié avaient mesuré 4,3 mètres, comme ce fut le cas de 1904 à 1959. Heureusement la « canalisation » offrit un chenal de 8,2 mètres et la possibilité d'accueillir des navires de 222,5 mètres.

Le volume de marchandises passant par le vieux système de canaux, qui était de 11 millions de tonnes par an avant la construction de la Voie maritime, passa à 40 millions en 1964. Des navires ont également été construits en fonction des dimensions des écluses et, alors qu'un « laker » transportait en moyenne 4 067 tonnes de marchandises en traversant la Voie maritime en 1959, le chiffre était passé à 19 584 tonnes en 1982.

Au cœur de deux pays

La Voie maritime du Saint-Laurent, route navigable parcourant le fleuve et cinq grands lacs et ayant quelque 24 700 kilomètres carrés de surface, donne accès à des villes importantes de chaque côté de la frontière internationale et dessert ainsi l'industrie et l'agriculture des régions intérieures de l'Amérique du Nord.

Le centre du continent couvre plus de 3 341 000 kilomètres carrés de superficie, y compris le centre nord des États-Unis et une partie de quatre provinces canadiennes. Il fait vivre quelque 61 millions d'habitants. On l'a appelé le cœur de l'industrie et le grenier du continent.

Le cœur du continent, plus que toute autre partie de l'un ou l'autre des deux pays, est depuis de nombreuses années une région de commerce international favorisant l'établissement et l'expansion des ports le long de 13 280 kilomètres de littoral. C'est

en passant par ces ports que des quantités de plus en plus grandes de cargaisons en vrac et de marchandises diverses — grains, minerais de fer, charbon et produits manufacturés — viennent alimenter le commerce du monde. Chaque année, les navires qui empruntent la Voie maritime du Saint-Laurent transportent de plus grandes quantités de marchandises d'exportation et d'importation en provenance et à destination de cette vaste région, transformant les villes riveraines des lacs et du fleuve en ports maritimes intérieurs débordant d'activité.

La route commerciale

En ouvrant au trafic océanique les lacs intérieurs du centre du continent, la Voie maritime a ajouté un important tronçon au réseau des routes commerciales établies. En reliant les villes de l'intérieur aux grands ports de mer du monde, elle a augmenté l'efficacité et la commodité du transport par eau, éliminant presque entièrement la nécessité et les frais de transbordement de marchandises diverses.

Avant le parachèvement de la Voie maritime, le mouvement des denrées d'exportation et d'importation entre l'intérieur du continent et les pays du monde comprenait le transport en partie par eau et en partie par terre, ce qui nécessitait des opérations répétées de manutention en route vers le point de destination. À l'heure actuelle, les navires qui empruntent cette route peuvent transporter une tonne de cargaison en vrac de Chicago à Liverpool à un prix inférieur au coût du fret par voie terrestre de Chicago aux ports de transbordement de la côte est. Les machines, les outils, les automobiles et un grand nombre de denrées diverses sont maintenant transportés directement entre le centre du continent et les pays d'Europe ou d'autres parties du monde sans qu'il soit besoin, dans la plupart des cas, d'autres

opérations de chargement que celles du point de départ, ce qui représente une réduction importante des frais de transport.

En plus de l'Europe, le centre du continent américain est en train d'établir de solides relations commerciales avec d'autres continents. Chaque année, un plus grand nombre de navires se rendent en Afrique, en Amérique du Sud, en Australie et en Asie. Il est étonnant de constater que la distance se franchit très facilement dans le cas des voyages à destination de ces lointaines parties du monde. Ici également, d'importantes économies constituent un attrait tant pour les expéditeurs que pour les destinataires.

Depuis l'ouverture de la Voie maritime, les hommes d'affaires du monde entier ont découvert que le centre du continent demande une attention spéciale à cause de sa situation, de ses dimensions et de sa diversité ainsi que de sa nouvelle accessibilité.

Le centre du continent étonne souvent les économistes qui normalement s'attendent à ce que la région côtière soit la plus importante d'un pays. Toutefois, en Amérique du Nord, c'est l'intérieur qui domine dans le domaine de l'agriculture, de la production industrielle, de la population et de l'emploi.

À l'intérieur de cette région complexe, les hommes d'affaires apprennent combien il est important d'avoir un port de mer à la porte du quartier des affaires. L'activité économique créée par le développement des ports, par l'amélioration de la position des exportateurs au point de vue de la concurrence et par la hausse de l'emploi a infusé une énergie nouvelle à une région qui était déjà dynamique.

Chaque année, l'activité commerciale du centre du continent augmente grâce à la Voie maritime. De nouveaux navires apparaissent. On remarque de nouveaux pavillons. On entend parler plus de langues étrangères sur les jetées des ports intérieurs.

Le centre de l'Amérique est devenu une région côtière où les océaniques se mêlent harmonieusement aux navires des lacs.

Le parcours

Les océaniques entrent dans la voie navigable intérieure par le golfe Saint-Laurent et parcourent 1 126 kilomètres vers l'ouest pour atteindre l'embouchure du fleuve à Pointe-au-Père. La Voie maritime proprement dite commence à Montréal, à quelque 547 kilomètres à l'ouest de Pointe-au-Père et à plus de 1 650 kilomètres de l'Atlantique. À l'entrée de la Voie maritime, le niveau du fleuve est d'environ 6,1 mètres au-dessus du niveau de la mer, celui-ci s'étant élevé graduellement sur une distance de plus de 483 kilomètres. La navigabilité jusqu'à ce point est assurée par le gouvernement canadien qui entretient une profondeur minimum de 10,7 mètres sur cette distance de 1 650 kilomètres.

La dénivellation totale entre Montréal et le lac Ontario est de 68,8 mètres sur une distance de 293 kilomètres. Dans des circonstances normales, un navire parcourt cette distance en quelque 25 heures. Pendant ce temps, il franchit sept écluses dont cinq relèvent de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent et deux de son homologue américain, la Saint Lawrence Seaway Development Corporation.

La différence de niveau d'eau entre le lac Saint-Louis et le port de Montréal est d'environ 13,7 mètres. La première écluse, à Saint-Lambert, hausse le navire de 4,6 mètres, tandis que celle de la Côte Sainte-Catherine à l'extrémité du bassin de Laprairie, permet de contourner les rapides de Lachine et élève le navire au niveau du lac Saint-Louis situé à 12,1 kilomètres en amont.

Les écluses supérieure et inférieure de Beauharnois assurent une élévation globale de 24,9 mètres à l'extrémité du lac Saint-Louis. Le canal de la centrale hydro-électrique de Beauharnois permet aux navires de se rendre au lac Saint-François sis à quelque 20,9 kilomètres en amont. Ceux-ci naviguent ensuite environ 48,3 kilomètres vers l'ouest sur ce lac.

La section américaine de la Voie maritime commence à l'embouchure du lac Saint-François où les navires sont hissés de 13,7 mètres en allant de l'écluse Snell dans le canal Wiley-Dondero, et de 11,6 mètres, de l'écluse Eisenhower au lac Saint-Laurent. À l'extrémité ouest de ce lac, l'écluse canadienne d'Iroquois fait passer le barrage de contrôle d'Iroquois à la dernière bordée avant le lac Ontario. Cette section, très pittoresque, comprend les Mille Îles et s'étend sur un parcours de 109,4 kilomètres vers le lac Ontario.

Après avoir franchi les eaux libres du lac Ontario, les navires atteignent Port Weller, à l'entrée du canal de Welland. Une série de sept écluses très rapprochées dans les premiers douze kilomètres du canal élève les navires de quelque 99,4 mètres jusqu'à la hauteur du lac Érié, leur permettant de franchir l'escarpement du Niagara. Chacune de ces écluses hisse les navires de 14,2 mètres et trois d'entre elles, les écluses 4, 5 et 6, sont en palier et jumelées pour permettre la circulation dans les deux sens. Peu après avoir franchi la septième écluse, les navires parcourent les 13,4 kilomètres du canal de détournement de Welland, inauguré en 1973, pour enfin atteindre la huitième et dernière écluse, une écluse de garde, peu profonde, située près de Port Colborne, sur le lac Érié. Les navires mettent en moyenne douze heures à fran-

chir les 42 kilomètres du canal de Welland.

Vers l'ouest s'échelonnent les lacs Érié, Huron, Michigan et Supérieur et leurs bras de raccordement (la rivière Détroit, le lac Sainte-Claire, la rivière Sainte-Claire, le détroit de Mackinac et la rivière Sainte-Marie). Pour accéder au lac Supérieur et à Thunder Bay, tête du lac du côté canadien, et à Duluth-Superior, tête du lac du côté des États-Unis, les navires franchissent une des quatre grandes écluses américaines (Poe, MacArthur, Sabin ou Davis) ou l'écluse canadienne, plus petite, de Sault Sainte-Marie.

Lorsqu'un navire a atteint le lac Supérieur, il s'est élevé de plus de 183 mètres au-dessus du niveau de la mer.

Écluses et chenaux

Le Saint-Laurent compte sept écluses dont cinq se trouvent en territoire canadien et sont exploitées par l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. Les deux autres sont situées aux États-Unis et relèvent de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation. Toutes ces écluses ont les mêmes dimensions.

Longueur, du mur de chute à la	
défense de la porte	233,48 m
(La longueur hors-tout des navires ne doit pas excéder 222,5 mètres)	
Largeur	24,38 m
Profondeur aux seuils	9,14 m
Écluses :	Hauteur de chute
Saint-Lambert	4,57 m
Côte Sainte-Catherine	9,14 m
Beauharnois (aval)	12,50 m
Beauharnois (amont)	12,50 m
Snell	13,72 m
Eisenhower	11,58 m
Iroquois	De 0,15 à 1,83 m

Les écluses du canal de Welland ont les mêmes dimensions utiles que celles de la section Montréal - lac Ontario.

Les écluses 1 à 7 du canal de Welland sont des écluses à sas. L'écluse n° 8 est essentiellement une écluse de garde. Les écluses 4, 5 et 6 sont une suite d'écluses jumelées.

Le canal de Welland a 42 kilomètres de longueur. Il permet de compenser la hauteur de chute de 99,36 mètres entre le lac Ontario et le lac Érié.

Dimensions utiles du chenal de la Voie maritime entre le lac Érié et Montréal :

Profondeur: au moins 8,23 mètres, ce qui permet le passage des navires tirant 7,93 mètres en eau douce.	
Largeur du chenal	
(a) avec deux digues	60,96 m
(b) avec une digue	au moins 91,44 m
(c) dans les sections libres	au moins 137,16 m

L'an dernier, 45 millions de tonnes métriques de blé et de minerais ont emprunté

(suite à la page 8)



L'Imperial Sarnia sur le canal de Welland, Ontario.

Accord canado-algérien de coproduction cinématographique

Un accord sur les relations cinématographiques entre le Canada et l'Algérie vient d'être signé par le ministre du Commerce extérieur, M. Francis Fox, et le ministre de la Culture et du Tourisme de l'Algérie, M. Abdelmadjid Meziane.

Le gouvernement canadien tient à favoriser l'essor de l'industrie cinématographique canadienne en l'encourageant à produire un plus grand nombre de films, notamment par le biais de projets de coproduction. En plus de renforcer les liens économiques et culturels avec l'Algérie, cet accord cadre très bien avec la nouvelle politique nationale du film et de la vidéo annoncée en mai dernier et avec la « Stratégie nationale de la radiotélédiffusion », qui préconisent la négociation d'accords de coproduction.

En vertu de cet accord, les deux gouvernements pourront considérer leurs coproductions comme étant entièrement canadiennes et algériennes. Leurs films seront admissibles au Fonds de développement de la production d'émissions canadiennes administré par Téléfilm Canada (fonds qui, au cours de sa première année d'exploitation en

1983-1984, a généré des investissements de l'ordre de 95 millions de dollars), ainsi qu'à tous les autres programmes de financement et avantages fiscaux offerts par les deux pays dans le domaine de la cinématographie.

Les coproductions seront tournées au Canada, en Algérie ou dans un autre pays lié par un accord de coproduction avec l'un ou l'autre de ces pays. Chaque film comportera des versions dans au moins deux des trois langues suivantes : le français, l'anglais et l'arabe.

« Cet accord contribuera à l'essor des industries du film et de la vidéo au Canada et en Algérie et renforcera l'esprit de collaboration entre nos deux pays, a souligné M. Fox. L'Algérie nous ouvrira de nouveaux débouchés sur les marchés des pays arabes et africains, et nous pourrions lui offrir en échange notre connaissance du vaste marché nord-américain ».

Rappelons que le Canada a déjà signé des accords de coproduction semblables avec la France et la Belgique et le succès qui en a résulté permet d'envisager avec optimisme celui qui vient d'être signé avec l'Algérie.



C'est à la fin de la dernière guerre mondiale, en France, qu'est née la Fédération mondiale des villes jumelées, sous l'inspiration d'un combattant de la résistance, Jean-Marie Bressand. Ce dernier avait caressé le rêve de voir s'épanouir une fraternité mondiale par l'entremise des villes et de leurs citoyens. Là où les États avaient échoué, les communautés locales allaient réussir. L'idée de Bressand se propagea comme une traînée de poudre. Une nouvelle amitié mondiale était née, celle des villes jumelées dans la paix et la coopération.

Il existe aujourd'hui plus de 15 000 villes jumelées à travers le monde, réparties dans 175 pays de tous les continents, y compris les pays de l'Est et ceux du Tiers-Monde. Le XI^e Congrès international des villes jumelées se déroulera à Montréal, du 24 au 28 septembre prochain, sous le thème : « Les cités unies, instrument de développement social, culturel et économique des collectivités locales ». Ce sera la première fois

que ce congrès se tiendra en Amérique du Nord. Il existe au Canada environ 150 villes jumelées, dont une cinquantaine au Québec. Ce congrès devrait, dans l'esprit des dirigeants de la fédération canadienne, susciter de nombreux nouveaux jumelages.

Maires du monde entier

Présidée par M. Guy Descary, la Fédération canadienne des villes jumelées sera l'hôte des maires du monde entier.

Plus de 8 000 invitations ont été lancées, tant au pays qu'à l'étranger. Déjà plusieurs grandes capitales du monde ont promis d'envoyer leurs maires et de fortes délégations. La présence de l'ex-premier ministre de France, M. Pierre Maurois, également maire de Lille, est confirmée. D'autres villes prestigieuses enverront leurs maires : Casablanca, Madrid, Milan, Paris, Turin, Lisbonne, New York, pour ne citer que celles-là. Les pays de l'Est seront massivement représentés. Déjà une cinquantaine de villes de l'Union soviétique et une dizaine de Pologne ont confirmé leur participation. Une centaine de journalistes étrangers ont demandé leur accréditation.

Quinze colloques internationaux

Le congrès sera structuré en quinze colloques qui porteront sur des grands thèmes internationaux, le bilinguisme et le multiculturalisme, la promotion de la paix

mondiale, la sauvegarde des héritages culturels, les technologies nouvelles, l'urbanisation à l'aube de l'an 2000, le financement et les relations internationales, le développement, les échanges, la jeunesse, etc. Plusieurs grandes associations internationales seront représentées dans chacun des ateliers de travail : Association médicale mondiale, Association mondiale des gérants de villes, Fédération internationale de l'habitation, Congrès international de l'industrie informatique, etc.

C'est au Palais des congrès qu'aura lieu les délibérations. Il y aura, simultanément, une grande exposition industrielle à laquelle participeront une centaine d'entreprises du Québec. Enfin, tout un programme culturel a été prévu pour les délégués : concerts, visites de lieux culturels et historiques et présentations artisanales.

Traitement des données obtenues par satellites

Une société de Richmond (Colombie-Britannique), la MacDonald Dettwiler & Associates Ltd., s'est vu accorder un contrat de 10 millions de dollars pour la conception, la mise au point, l'installation et l'essai, sur une période de 31 mois, d'un système de traitement des données provenant de satellites d'observation des ressources terrestres.

Cette société mettra au point un système de correction d'images multiples obtenues par satellite (MOSAICS) pour le compte du Centre canadien de télédétection (CCT), un service du ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources du Canada (EMR).

La technologie du système MOSAICS permettra d'améliorer la précision des données colligées à partir des images obtenues par satellites. Ces données seront intégrées au système de référence cartographique et aux autres bases de données géographiques du ministère. Ce système, qui sera installé d'ici juin 1986, est destiné à recevoir les données provenant de satellites à la station d'EMR qui est située à Prince-Albert (Saskatchewan).

Le système MOSAICS pourra traiter les images provenant du satellite américain LANDSAT, des satellites français d'observation des ressources terrestres de la série SPOT, et des satellites « nouvelle génération » qui devraient voir le jour d'ici 1995. Les satellites d'observation des ressources terrestres, recueillent des renseignements sur les terres agricoles, les forêts, les structures géologiques et les couches de neige, renseignements qui sont très utiles à la gestion des ressources.

Le travail partagé

M. John Roberts, ministre de l'Emploi et de l'Immigration déclarait, le 24 mai dernier, que le Programme de travail partagé, qui a été lancé en décembre 1981, a permis d'éviter le licenciement de milliers de travailleurs canadiens. En vertu de ce programme, qui doit se poursuivre jusqu'en 1985, les participants voient leur semaine de travail réduite et touchent leur rémunération habituelle pour les jours ouvrables et reçoivent des prestations d'assurance-chômage pour les jours d'inactivité. Ce programme a été jumelé au Programme national de formation qui permet aux employés d'accroître leurs compétences dans des établissements d'enseignement postsecondaire ou en milieu de travail.



M. John Roberts

En 1982, de nouveaux accords de travail partagé ont été signés par 202 037 travailleurs. En 1983, le nombre de participants était tombé à 89 525 du fait de la reprise économique.

Les employeurs peuvent économiser sur les indemnités de départ versées au moment du licenciement et sur la formation de nouveaux employés lorsque la production reprend son cours normal. Le revenu des travailleurs diminue pendant la période de travail partagé, mais de nombreux emplois sont conservés. La productivité s'accroît puisque l'effectif, déjà bien formé, demeure en place et a déjà fait ses preuves. Certains employeurs et travailleurs utilisent leur temps libre pour essayer de nouvelles méthodes de production ou acquérir de nouvelles compétences.

Il est difficile, pour l'instant, d'évaluer le fardeau social du chômage. Une enquête a cependant révélé que le chômage semblait bouleverser davantage la vie des travailleurs que ne le fait le travail partagé. Les problè-

mes de santé sont plus fréquents chez les chômeurs et les habitudes des participants au Programme de travail partagé ne sont pas modifiées de façon aussi importante que celles des chômeurs.

Étant donné que le travail partagé vise à combattre le chômage cyclique, la demande a tendance à diminuer à la faveur de la reprise économique. Il est particulièrement intéressant pour les employeurs et les travailleurs spécialisés ainsi que pour les sec-

teurs d'activité où la production repose essentiellement sur le travail d'équipe. Le programme donne aux entreprises l'occasion de reprendre leur souffle pendant que de nouvelles techniques de mise en marché ou de nouveaux produits sont mis à l'essai.

L'évaluation du programme a permis de découvrir que le recours au travail partagé n'avait eu que très peu d'influence sur le concept de la semaine de travail et sur la valeur du travail.

Les sables bitumineux : un nouvel essor

L'exploitation des sables bitumineux de l'Alberta connaît un nouvel essor, après plusieurs années de tâtonnements et de stagnation du prix du pétrole. Les compagnies pétrolières ont amorcé plusieurs tentatives afin d'extraire le pétrole brut lourd des sables et des roches souterraines dont il provient. Parmi ces dernières, figurent Imperial Oil, Amoco Canada Petroleum, Pétro-Canada et Syncrude, un consortium de huit compagnies.

Le gouvernement albertain avait prédit que la production du pétrole extrait des sables bitumineux allait friser les 170 000 barils par jour en 1983, pour grimper à 300 000 en 1988. Les efforts portent déjà fruit.

Syncrude a choisi d'investir afin de porter sa production quotidienne à 130 000 barils, alors que la production actuelle est de 109 000 barils. Elle examine les possibilités de dépasser les 200 000 barils.

Plusieurs projets ont été annoncés en 1982, notamment celui de Pétro-Canada qui prévoit produire 7 000 barils par jour. Selon l'un des dirigeants de la Commission albertaine de la conservation des ressources énergétiques, tous les projets pourront porter la production à 200 000 barils de pétrole par jour.

Ce nouveau bond qui a fait augmenter considérablement les exportations canadiennes de pétrole, en raison surtout des expéditions de pétrole brut lourd, a été provoqué par des mesures gouvernementales, le progrès technologique et une baisse des réserves du pétrole ordinaire. De plus, la nature même du pétrole brut lourd convient très bien à la fabrication de l'asphalte, un matériau très en demande en ce moment aux États-Unis, par suite de la décision du président Reagan de réparer les routes et les ponts.

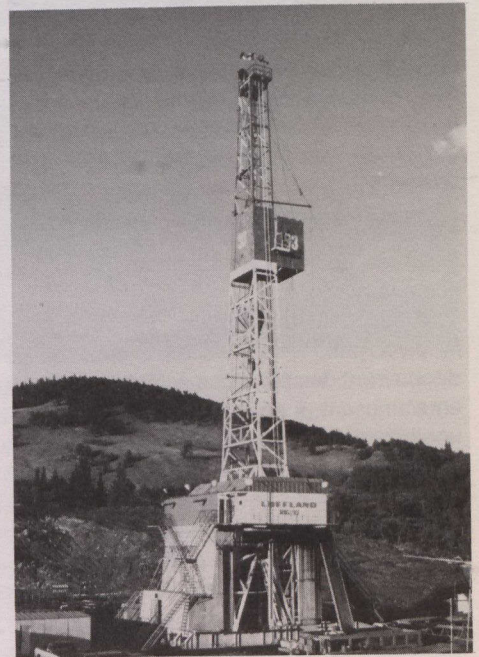
Un autre facteur est sans conteste l'éten due des ressources. On estime que les sables bitumineux renferment plus d'un milliard de barils de pétrole, ce qui rend presque négligeables les réserves du Proche-Orient. Ce fait est réconfortant pour l'Alberta en particulier, car ses réserves de pétrole

ordinaire diminuent de plus en plus. On estime d'ailleurs à un milliard le nombre de barils de pétrole ordinaire pour l'an 2007.

Dans la plupart des nouvelles exploitations, le pétrole est extrait des puits traditionnels selon un procédé d'injection de vapeur. Seules les compagnies Syncrude et Suncor ont recours à des techniques qui s'apparentent à celles par lesquelles on obtient le charbon.

Les autres compagnies continuent à étudier la technique minière. Pétro-Canada indiquait récemment qu'elle envisageait la possibilité de construire une usine pouvant produire de 50 000 à 70 000 barils de pétrole par jour.

Par leur décision d'exploiter les sables bitumineux de l'Alberta, les compagnies témoignent d'un changement d'attitude. De plus, on compte sur les progrès technologiques pour rentabiliser l'exploitation des sables bitumineux.

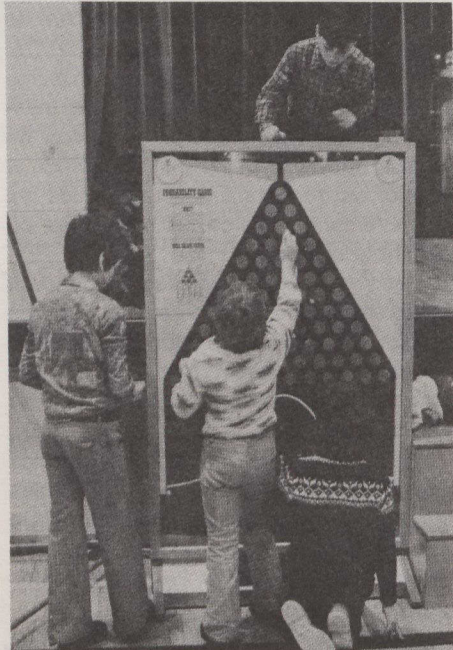


Les compagnies pétrolières ont amorcé plusieurs tentatives afin d'extraire le pétrole brut lourd des sables bitumineux de l'Alberta.

La Caravane du Centre des sciences de l'Ontario

La Caravane de la science est une exposition itinérante bien connue et fort appréciée que le Centre des sciences de l'Ontario présente depuis 1973.

Deux douzaines d'expositions environ sont transportées annuellement par camion dans plusieurs localités en Ontario où elles sont installées, généralement pendant deux semaines, dans un lieu public. L'idée de l'exposition itinérante rappelle celle d'un cirque en tournée qui s'arrête dans plusieurs endroits. Cependant, cette exposition joue un double rôle : elle sert de



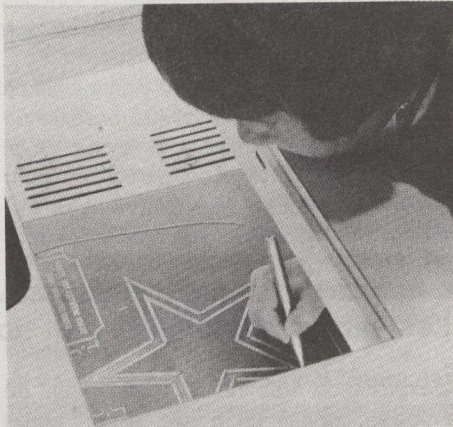
Le jeu de probabilité a pour but de faire tomber une boule dans le réseau et d'observer son cheminement à gauche et à droite et de tirer ses propres conclusions sur quelques règles fondamentales de probabilité.

classe expérimentale aux élèves et permet aussi aux adultes de se familiariser avec la science moderne.

À l'exposition itinérante, on fait appel à la participation des visiteurs pour qu'ils découvrent des principes scientifiques tout en s'amusant. Il peut s'agir de pédaler sur une bicyclette pour produire de l'électricité ou de participer à un atelier de fabrication de papier. Les visiteurs y prennent rapidement le rôle d'expérimentateurs.

Les membres du personnel de la Caravane jouent le rôle d'animateurs. Ils répondent aux questions, font les démonstrations, dirigent les ateliers, entretiennent les expositions et incitent les visiteurs à poser des questions.

Une récente exposition, intitulée



Le test de l'étoile vérifie la coordination entre les yeux et la main. Il s'agit pour cela de tracer un motif simple tout en regardant dans un miroir.

« Nouvelle technologie en marche » et subventionnée par le Conseil du leadership et de développement industriels (CLDI), est allée en tournée en Ontario pour familiariser le grand public avec certains aspects de la micro-électronique, de la robotique, du génie biomédical et de l'informatique, ainsi qu'avec d'autres facettes de la technologie de pointe. Bien entendu, l'exposition a présenté, pour le plus grand plaisir des passionnés des sciences, petits et grands, les éléments qui ont conquis depuis longtemps la faveur du public : la machine de Van de Graaff (qui vous fait dresser les cheveux sur la tête), la bicyclette génératrice d'électricité, les appareils produisant des illusions d'optique et la machine à écrire parlante.

Les visiteurs ont pu aussi faire fonc-

tionner un robot miniature, dessiner avec un ordinateur, concevoir une automobile moderne sur écran cathodique, participer à une classe de maternelle futuriste, ou encore modifier l'apparence de leur visage. Tout cela, grâce à des machines électroniques qu'on peut manipuler à loisir.

Le Musée national des sciences et de la technologie était heureux d'accueillir cette exposition unique qui constituait le cadeau du Centre des sciences de l'Ontario aux habitants de la province pour son bicentenaire.



Un jeune visiteur essaie de reconstituer ce buste en plaçant les différents organes à l'endroit approprié.



Les visiteurs sont invités à découvrir des principes scientifiques, tel celui du ballon à air chaud, tout en s'amusant.

Mavis Gallant remporte le prix littéraire Canada-Australie

Le ministère des Affaires extérieures, le Conseil des arts du Canada et le Conseil des arts de l'Australie ont annoncé que le Prix littéraire Canada-Australie pour 1983 était décerné à la romancière et nouvelliste canadienne Mavis Gallant. Le prix, d'une valeur de 3 000 \$, comprend de plus un voyage en Australie. Les noms de six écrivains canadiens, sélectionnés par un jury du Conseil des arts, avaient été soumis à un comité de sélection du Conseil des arts de l'Australie, qui a choisi Mavis Gallant.

Le Prix littéraire Canada-Australie, décerné annuellement, vise à faire connaître la littérature canadienne en Australie et la littérature australienne au Canada. Il est décerné alternativement à un écrivain canadien et à un écrivain australien, de langue anglaise, pour l'ensemble de leur œuvre. Romanciers, poètes et auteurs dramatiques y sont admissibles.

Les Conseils des arts du Canada et de l'Australie sont chargés de l'administration du prix dans leur pays respectif. Le ministère des Affaires extérieures finance la part canadienne du prix, dans le cadre de son pro-



Mavis Gallant

gramme de promotion de la littérature canadienne à l'étranger, tandis que le Conseil des arts de l'Australie assure la participation financière australienne.

Mavis Gallant, originaire de Montréal, vit

à Paris depuis plus de trente ans. C'est d'ailleurs dans cette ville que se déroule l'action de son premier recueil de nouvelles, *The Other Paris* (1956). Elle entretient des liens étroits avec la revue *New Yorker* dans laquelle sont d'abord parues la plupart de ses nouvelles. Son œuvre comprend les titres suivants : *My Heart Is Broken* (1964), *The Pagnitz Junction* (1973), *The End of the World and Other Stories* (1973), *From the Fifteenth District* (1979) et *Home Truths: Selected Canadian Stories* (1981). Ce dernier recueil, qui contient les histoires de Linnet Muir, jeune femme perspicace grandissant à Montréal, lui a mérité le Prix littéraire du gouverneur général en 1981 (catégorie roman). Cette même année, elle fut nommée compagnon de l'Ordre du Canada.

Madame Gallant renouait récemment sa liaison avec le Canada en participant à la production de sa première pièce, *What Is To Be Done?*, présentée par le Tarragon Theatre en automne 1982.

En 1983-1984, elle séjournait à l'université de Toronto comme écrivain résident. Elle travaille actuellement à la rédaction d'un compte rendu de l'affaire Dreyfus qui secoua la France au tournant du siècle.

Stephanie Ballard reçoit le prix Jean A. Chalmers

La chorégraphe Stephanie Ballard de Winnipeg a remporté le prix Jean A. Chalmers grâce à une pièce qui s'est distinguée des quinze chorégraphies inscrites en compétition par sa « maturité » et son « orchestration ».

Créé il y a dix ans, ce prix, administré par le Conseil des arts de l'Ontario, grâce au Fonds Floyds S. Chalmers, comporte une bourse de 5 000 \$.

La carrière de Mme Ballard, qui réside à Winnipeg, est étroitement liée aux Winnipeg Contemporary Dancers : tout d'abord en tant que danseuse, ensuite pour y avoir dirigé en 1978-79 un programme d'apprentissage, et enfin, en 1980, en y occupant le poste de directeur artistique adjoint. Depuis un an Mme Ballard œuvre à titre de conseiller artistique et chef de répétition au sein de la fondation de danse Margie Gillis. Comme chorégraphe, Stephanie Ballard compte 25 créations à son répertoire, dont une, intitulée *Prairie Song*, fait partie du film *Gala* tourné par l'Office national du film. Ce prix est pour la lauréate la deuxième marque de reconnaissance que lui témoignent ses pairs canadiens; elle remportait en 1982 le prix de chorégraphie Clifford E. Lee.

Nicole Lortie se consacre au vitrail



Nicole Lortie est une artisane originaire de Bourget (Ontario) qui depuis cinq ans œuvre dans le domaine du vitrail. Depuis de nombreuses années, elle crée des œuvres sur commande. Cependant, elle désire développer sa créativité, découvrir de nouvelles techniques, échanger avec d'autres artistes, trouver des inspirations différentes et créer des pièces qui illustrent et exploitent toutes les possibilités et les qualités de verre. Actuellement, Nicole Lortie préfère la technique « tiffany » qui, selon elle, est beaucoup plus raffinée que le vitrail fait avec des baguettes de plomb. De plus, cette technique permet d'incorporer plus de détails à ses œuvres et donne un produit final beaucoup plus solide. L'artiste met l'accent sur la qualité et la solidité. Chaque morceau de verre qu'elle utilise est cerné d'une fine bande de cuivre avant d'être intégré à l'œuvre et soudé avec un mélange d'étain et de plomb. D'après Nicole Lortie, la qualité et la solidité doivent tout autant se voir à l'intérieur qu'à l'extérieur. Elle consacre aussi beaucoup d'efforts à l'agencement des couleurs et sait choisir le verre selon la nuance des tons, la luminosité et le mouvement.

La Voie maritime...

(suite de la page 3)

cette autoroute des grands navires alors que la milliardième tonne de fret y était transitée. Pour une période de huit mois et demi, du début avril au 15 décembre, 10 milliards de dollars de marchandises transitent dans les écluses de la Voie maritime. Ce mode de transport coûte environ 17 dollars de moins par tonne que le transport par rail. Parmi les marchandises transportées, il y a eu une augmentation notable des céréales canadiennes au cours des deux dernières années. C'est grâce à l'ampleur du programme d'exportation de blé et au rendement accru des systèmes canadiens de transport et de manutention que la Voie maritime a atteint de nouveaux records pendant cette période. On a d'ailleurs enregistré une augmentation de 38 % du transport de minerai de fer par rapport à l'année précédente.

Le gouvernement canadien a versé, en 1983, trois millions de dollars pour financer des travaux liés à l'entretien régulier ou au perfectionnement général des installations. Sur le canal de Welland, par exemple, on a procédé à l'élargissement du chenal à proximité de Port Robinson.

En vue d'améliorer la navigation sur toute la Voie maritime, l'Administration, conjointement avec la U.S. Saint Lawrence Seaway Development Corporation, la U.S. Coast Guard et la Garde côtière canadienne, a inauguré un programme visant à élaborer un système d'aides à la navigation qui soit satisfaisant et sûr par tous les temps. Ce système devrait accroître la capacité de la Voie maritime et, par conséquent, permettre de réduire la durée des transits au début et à la fin des saisons de navigation, alors qu'à cause des glaces, il faut enlever les bouées flottantes conventionnelles. Des améliorations du côté de la sécurité, du débit et de la durée des transits au cours des périodes de visibilité réduite sont envisagées. On prévoit aussi, d'ici 1990, l'installation d'un système de contrôle informatisé du trafic des écluses de Welland.

« Forum maritime Grands Lacs-Saint-Laurent »

Les riverains du Saint-Laurent et des Grands Lacs ont décidé de s'unir pour promouvoir à l'étranger l'utilisation de la Voie maritime du Saint-Laurent. Les deux provinces canadiennes riveraines, le Québec et l'Ontario, et huit États américains ont créé à cette fin, en octobre dernier, un comité baptisé « Forum maritime Grands Lacs-Saint-Laurent ». La Voie maritime est en effet en concurrence avec les ports de la côte est

des États-Unis et aussi avec le Mississippi pour le transport des marchandises expédiées du Midwest américain. Les experts canadiens escomptent que la croissance du trafic aura pour effet de créer de nombreux emplois à Toronto, Montréal, Trois-Rivières, Québec et Sept-Îles.

Émission d'un timbre commémoratif

La Voie maritime du Saint-Laurent, cette route navigable qui relie les Grands Lacs à l'Atlantique et qui a été construite, en partie, de main d'homme, a fait l'objet de l'émission d'un nouveau timbre le 26 juin à l'occasion de son 25^e anniversaire.

Les Postes canadiennes et américaines ont émis des timbres commémoratifs distincts à l'occasion de cet anniversaire.

Le timbre canadien, conçu par le designer torontois Ernst Barencher, représente, en entier, la voie navigable intérieure depuis Montréal jusqu'au lac Supérieur. Un point rouge marque l'emplacement du siège social de la Voie maritime à Cornwall.

La Canadian Bank Note Company d'Ottawa imprimera 20 millions de ces timbres à 32 cents, par lithographie, en six couleurs.

Son et lumière au Parlement : une leçon d'histoire



Après les grandes pyramides, le Parthénon, les châteaux et abbayes d'Europe, des voix ont fait revivre notre histoire, accompagnées de musique, de jeux d'ombre et de lumière sur l'édifice du Parlement. Ce spectacle féerique a eu lieu tous les soirs jusqu'au 3 septembre.

Nouvelles brèves

La Corporation commerciale canadienne (CCC) a conclu des contrats d'une valeur totale de 630 000 \$ avec les sociétés Comeau Sea Foods Limited de Saunierville (Nouvelle-Écosse) et Fishery Products Limited de Saint-Jean (Terre-Neuve), pour la livraison de 600 tonnes de poisson à la société Fischimpex de Rostock, en République démocratique d'Allemagne (RDA). Il s'agit du deuxième contrat signé par la RDA et la CCC au cours des huit derniers mois.

L'ensemble Loup-Garou a souligné son 15^e anniversaire en effectuant une tournée de trois semaines (19 juillet au 8 août) en Espagne et en France. Cette tournée comprenait un effectif de 32 danseurs et musiciens. La programmation de l'ensemble tenait compte exclusivement de danses traditionnelles québécoises.

La société du Palais des Congrès de Montréal et celle de Paris ont signé un protocole de coopération dans le but de favoriser des échanges d'informations techniques et commerciales. Les deux organismes s'engagent également à contribuer au développement de la coopération internationale dans le cadre des congrès.

Un rassemblement de plus de 500 canots venus de toutes les régions du Québec s'est tenu dans la ville de Québec le 11 août dernier. Appelé « Les Grandes Allées », cet événement était organisé par la Fédération québécoise de canot-camping. Il voulait rendre hommage au canot, ce mode de transport d'une importance capitale dans la découverte du continent nord-américain.

C'est du 16 au 27 août que se tenait l'édition 1984 du Festival des films du monde de Montréal. Le directeur de l'événement, M. Serge Losique, a révélé que le festival de cette année s'était intéressé surtout au cinéma australien. « Le crime d'Ovide Plouffe » du cinéaste Denys Arcand y était présenté en première mondiale.

Hebdo Canada est publié par la Direction générale des affaires culturelles et de l'information, ministère des Affaires extérieures, Ottawa K1A 0G2.

Il est permis de reproduire les articles de cette publication, de préférence en indiquant la source. La provenance des photos, si elle n'est pas précisée, vous sera communiquée si vous vous adressez à la rédactrice en chef, Annie Taillefer.

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.

Alguns artigos desta publicação são também editados em português sob o título Notícias do Canadá.

Canada

ISSN 0384-2304