

Bulletin

hebdomadaire canadien

Vol 27, N° 12

22 mars 1972

UN DEUXIÈME AÉROPORT À TORONTO

Le gouvernement du Canada et celui de l'Ontario sont convenus de construire un vaste aéroport dans le township de Pickering au nord-ouest de Toronto. L'aéroport entrera en service en 1978 ou 1979.

Dans une déclaration à la Chambre des communes, le 2 mars, le ministre des Transports, M. Donald C. Jamieson, a expliqué les raisons qui ont motivé le choix du site de l'aéroport. Il a fait connaître les détails relatifs à l'acquisition des terrains, au financement du projet et à la mise au point d'un réseau aéronautique pour Toronto et le sud-ouest de l'Ontario:

...Le choix de l'emplacement situé au nord-est de Toronto découle d'une étude fédérale-provinciale exhaustive menée depuis 1968; elle portait sur les 59 endroits éventuels situés dans un rayon de 50 milles du Toronto métropolitain.

Un certain nombre de raisons font du township de Pickering l'emplacement qui se prête mieux que tous les autres sites étudiés à l'aménagement du nouvel aéroport. Premièrement, il répond parfaitement aux exigences de sécurité et de l'aviation.

Deuxièmement, il est plus près de Toronto que tous les autres sites proposés et par conséquent, il est d'accès facile.

Troisièmement, étant donné qu'il est situé assez près du lac Ontario et d'un certain nombre de voies de transport importantes conduisant hors de Toronto, le coût des investissements des installations d'eau, d'égout et des voies d'accès sera inférieur à ce qu'il aurait été dans le cas des autres sites.

Quatrièmement, même s'il est situé près de Toronto, la population vivant dans les environs immédiats du nouvel aéroport est peu nombreuse. Aucune collectivité importante ne sera sérieusement incommodée par les mesures d'expropriation ou par le niveau élevé de pollution par le bruit. En conséquence, l'impact écologique sera réduit au minimum.

Enfin, et ce dernier aspect est peut-être le plus important, le choix de l'emplacement de l'aéroport à l'est de Toronto est le résultat d'un travail mené conjointement par le fédéral et la province en vue de stimuler l'essor de la région située à l'est du Toronto métropolitain, comme il était prévu dans le plan de développement de la région entourant Toronto.

La partie sud du site de l'aéroport s'étend le long d'un axe où surgira une série d'agglomérations urbaines à l'est de Toronto qui seront séparées des centres urbains situés en bordure du lac par une série de couloirs servant aux fins les plus diverses de transport, de service et de récréation. Le gouvernement de l'Ontario a modifié la forme et l'emplacement de quelques-unes de ces collectivités que l'on projette de créer en vue du nouvel aéroport et pour que les zones, qui pourraient être incommodées par le bruit, ne soient pas choisies comme zones résidentielles. Les voies de transport et de service sont aussi tracées de manière à ce que l'aéroport soit dans un axe de transport rapide reliant les nouvelles collectivités situées à l'est de Toronto au Toronto métropolitain et à Malton. La promenade et les

SOMMAIRE

Un deuxième aéroport à Toronto.....	1
Les têtes d'affiche à Stratford	3
L'art du débardage	4
Aide aux étudiants-athlètes	4
Prêt au Botswana	5
La mécanisation des opérations postales	5
Collège communautaire du nord de l'Ontario	6
L'enquête sur les accessoires pédagogiques dangereux	7
Vente de blé à l'U.R.S.S.	8

couloirs de service prévus sont tracées de manière à séparer l'aéroport et la collectivité qui l'entoure des centres urbains situés en bordure du lac.

La superficie du site de l'aéroport a environ 18,000 acres. Le but premier de l'aéroport consistera à fournir divers services comprenant des services de vols internationaux, réguliers et affrétés; le nouvel aéroport complétera ainsi les services offerts à Malton et éliminera les encombrements à ce dernier aéroport.

ACQUISITION DES TERRAINS

En plus d'être un terrain d'aviation important, il s'intégrera au système aérien de la région de Toronto pour fournir des services aériens suffisants et efficaces, tout en réduisant les problèmes du bruit et de la pollution atmosphérique. L'acquisition des terrains débutera immédiatement et on prévoit que l'aéroport entrera en service en 1978 ou 1979. Le nouvel aéroport se caractérisera par une souplesse de l'ampleur et du calendrier des travaux d'expansion.

Les gouvernements se sont mis d'accord sur l'importance qu'il convient d'attacher à l'utilisation de l'aéroport de l'île de Toronto pour les besoins des avions à décollage et atterrissage courts (ADAC) au moment où la technique propre à leur conception se met au point.

Le gouvernement fédéral enregistre aujourd'hui avis de son intention d'acquérir, conformément à sa nouvelle loi sur les expropriations, tout le terrain nécessaire à l'emplacement même de l'aéroport.

Le gouvernement provincial présentera aujourd'hui avis de son intention d'acquérir, conformément à sa nouvelle loi sur les expropriations, tout le terrain nécessaire à l'emplacement même de l'aéroport.

Le gouvernement provincial présentera aujourd'hui une législation relative à l'acquisition du terrain avoisinant l'aéroport et dont l'importance sera vitale en ce qui concerne la qualité des services à prévoir, l'accessibilité de l'aéroport aux moyens de transport qui le desserviront et la réalisation de la collectivité dont l'étude est associée à celle de l'aéroport.

Le gouvernement provincial prendra un certain nombre de mesures propres à s'assurer que le mode d'utilisation du terrain au voisinage de l'aéroport est compatible avec l'exploitation de celui-ci et avec le concept dont s'inspire la planification régionale. Les terrains exposés au bruit des aéronefs ainsi que les zones caractérisées par une nette tendance à l'urbanisation du fait de l'aéroport, feront l'objet de mesures particulières de la part du ministre des affaires municipales.

PARTAGE DES DÉPENSES

Les deux gouvernements se sont mis d'accord sur le principe du partage de nombreuses dépenses résultant de la réalisation de l'aéroport. Le coût du terrain

acquis par la province sera financé au moyen de fonds provenant des efforts conjoints de divers bailleurs.

D'une façon générale, il a été convenu que le gouvernement fédéral prendra à sa charge le coût des travaux d'aménagement de l'aéroport proprement dit, ainsi que du déplacement de services. Le gouvernement provincial sera responsable de la prestation de services essentiels, comme l'adduction d'eau et l'évacuation des eaux usées, jusqu'aux limites de l'aéroport. Le gouvernement fédéral peut, dans une certaine mesure, accorder son aide au titre des programmes existants de participation aux dépenses. Les deux gouvernements sont convenus d'étudier les implications des moyens de transport en commun, ou d'une autre nature, sur les conditions de réalisation de l'aéroport, afin de mettre au point des dispositions concernant le partage des frais. Ceci est, en fait, la continuation du travail maintenant en cours dans la région de Toronto.

Pour cette étude, et celle des autres aspects de la réalisation commune à laquelle elle se rattache, le gouvernement fédéral et celui de la province d'Ontario sont convenus d'instituer un comité conjoint dont les membres formuleront des recommandations à leurs gouvernements respectifs.

La réalisation du projet d'aéroport nécessitera une étroite collaboration entre les trois paliers de gouvernement. De toute évidence, le gouvernement fédéral assumera la responsabilité primordiale de la construction de l'aéroport proprement dit. La province est essentiellement chargée, en coopération avec les municipalités de la région, de la mise en valeur du voisinage de l'aéroport. Les municipalités seront informées sans délai des conséquences qui en découleront pour elles et des pourparlers débiteront au sujet des moyens propres à assurer leur participation effective à l'avancement des travaux.

C'est ici que se termine la déclaration conjointe du gouvernement fédéral et du gouvernement de l'Ontario. Au nom du gouvernement fédéral, j'aimerais ajouter que j'ai en diverses occasions déclaré publiquement qu'en ce qui concerne de vastes régions en évolution comme Toronto et le sud-ouest de l'Ontario, la construction d'un nouvel aéroport ne représente pas, selon moi, la seule solution pour assurer des services aériens satisfaisants à l'intention du grand public. Pour des régions comme celles-là, j'ai déjà dit qu'au lieu d'agrandir un aéroport, nous devrions nous occuper davantage de mettre au point un réseau aéronautique. Dans ce contexte, le gouvernement se propose de prendre des dispositions immédiates en vue d'améliorer les installations existantes au sud-ouest de l'Ontario et de poursuivre les études permettant de déterminer les besoins à long terme de l'ensemble de la région.

La première étape en vue de mettre au point un réseau aéronautique pour Toronto et le sud-ouest de

LES TÊTES D'AFFICHE À STRATFORD



Elizabeth Shepherd



Edward Atienza



Carole Shelley



Nicholas Pennell

Les artistes suivants participeront à la saison de 1972 de la Compagnie du festival de Stratford:

Elizabeth Shepherd: vedette de la scène et de la télévision qui a personnifié trois des plus charmantes héroïnes de Shakespeare, soit Juliette dans *Roméo et Juliette*, Viola dans *La Nuit des rois* et Béatrice dans *Beaucoup de bruit pour rien*. Elle a joué, avec les plus grandes compagnies de théâtre de répertoire de l'Angleterre et, sur les scènes du West End, les rôles titres dans *Brand* d'Ibsen et dans *Mère Courage, Guerre et Paix, Period of Adjustment* et *Inherit the Wind* de Brecht. Aux États-Unis, elle a joué Shakespeare pendant une saison avec l'Actors Company pour la chaîne WNDT-TV de New York; son rôle d'Hermione dans *Le Conte d'hiver* lui a valu d'être mise en candidature pour l'obtention d'un prix Emmy. Elle a tenu l'affiche à Broadway dans *Conduct Unbecoming* au cours de la saison 1970-1971 et à l'Arena Stage de Washington dans *What the Butler Saw*, dirigée par David William. Au cinéma, elle a tourné son premier film, *The Queen's Guards*, avec Raymond Massey comme partenaire et, dans son film le plus récent, *Hellboats*, elle joue en compagnie de James Franciscus. Son rôle cinématographique préféré est celui qu'elle a joué dans *The Tomb of Ligeia*, sous la direction de Vincent Price. A Stratford, elle jouera la comtesse Cibo dans *Lorenzaccio*, Cordelia dans *Le Roi Lear* et Audrey dans *Comme il vous plaira*.

Edward Atienza: comédien britannique de grand talent dont les nombreuses apparitions sur les scènes du West End et de Broadway lui ont valu l'éloge unanime de la critique et du public. M. Atienza tiendra le rôle de Touchstone dans *Comme il vous plaira* et celui du Fou dans *Le Roi Lear* lors de la tournée du printemps et au Festival de l'été prochain. A la scène, il fut l'archevêque dans *Romanoff and Juliet* de Peter Ustinov, pièce qu'il a joué tant à Londres qu'à New York; Mercutio, dans la tournée de représentations américaines de *Roméo et Juliette*

que dirigeait Zeffirelli; Shabelsky dans *Ivanov* de John Gielgud, sur les scènes du West End et de Broadway; enfin, il joua Firs dans *The Cherry Orchard*, à Londres et au Festival d'Édimbourg. Il a joué *Vivat, Vivat Regina* au Festival de Chichester de 1970, après quoi le spectacle et M. Atienza ont tenu l'affiche pendant un an à Londres où les représentations se sont poursuivies. Les téléspectateurs canadiens l'ont vu dans le rôle de Chapuys dans la pièce *Henry VIII* réalisée par la télévision de la BBC. Au cinéma, il a joué dans *Lock up your Daughters* et dans *Say Hello to Yesterday*.

Carole Shelley: celle qui a personnifié la charmante et légère Gwendolyn Pigeon dans la série télévisée *The Odd Couple*, que des millions de téléspectateurs fidèles ont vu chaque semaine à la chaîne ABC-TV. Elle a d'abord joué le rôle de Mlle Pigeon pendant deux ans sur le Broadway où la pièce de Neil Simon a connu un long succès, après quoi elle a repris ce rôle au cinéma et à la télévision. Elle s'est produite sur le Broadway dans le rôle principal de *The Astrakhan Coat*, elle a partagé la vedette dans *Sweet Potato* de Noel Coward et dans *Hay Fever* et elle a joué le premier rôle de *Loot*. Le public canadien a vu Mlle Shelley au Festival Shaw de l'été dernier, où elle jouait dans *Tonight at Eight-Thirty* de Coward et *Press Cuttings* de Shaw. Après avoir fait ses débuts au cinéma à l'âge de trois ans, elle a joué depuis dans plus de 20 films britanniques et elle vient de terminer, aux studios de Walt Disney, un long métrage en dessin animé intitulé *Robin Hood* dans lequel elle prête sa voix à l'un des personnages importants. Lors de sa première apparition à Stratford, elle tiendra le rôle de la délicieuse Rosalind dans *Comme il vous plaira*; la saison prochaine, elle personnifiera Regan dans *Le Roi Lear* et Miss Neville dans *She Stoops to Conquer*.

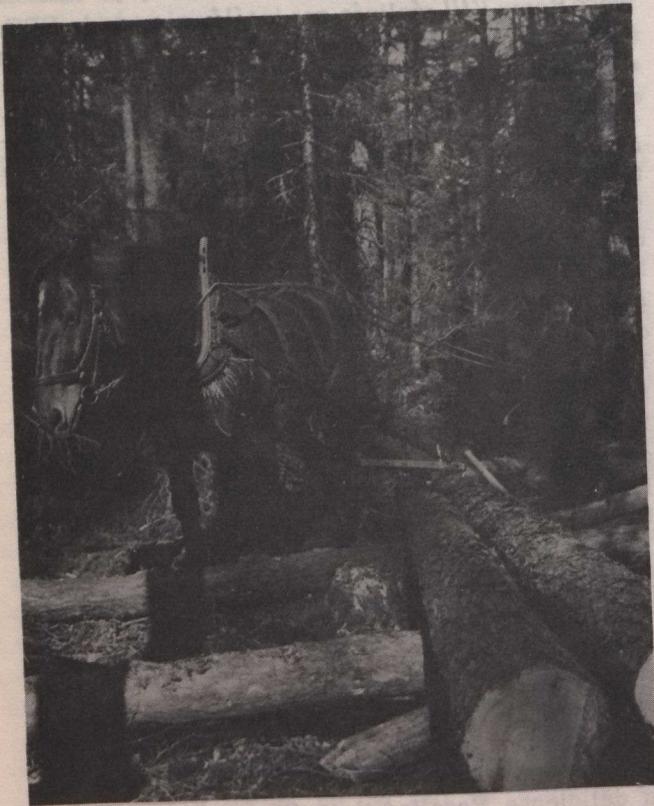
Nicholas Pennell: jeune comédien qui se produira pour la première fois à Stratford, mais qui compte

déjà à son crédit 150 rôles à la télévision, dont *La dynastie des Forsyte* où il joue Michael Mont. A la scène, il a donné, avec la Bristol Old Vic Company, *Les trois soeurs* et *Comme il vous plaira* tandis qu'il a tenu, avec les Oxford Players, le rôle de Dapper dans *The Alchemist*. Au cinéma, il a joué dans *Isadora Duncan*, *David Coppefield* et la *Bataille de l'Angleterre*. Au Festival de Stratford, il jouera Orlando dans *Comme il vous plaira*, Tebaldo dans *Lorenzaccio* et le jeune Marlow dans *She Stoops to Conquer*.

L'ART DU DÉBARDAGE

M. Léonard Desjardines, qui habite la région de Kemptville, en Ontario, pratique un art qui s'éteint; il exécute le débardage à l'ancienne en conduisant d'une main sûre des chevaux de trait trapus qui retirent des billes et des grumes des broussailles couvertes de neige de la forêt hivernale.

A vrai dire, ce travail exige trois yeux: un pour surveiller le cheval de tête, un pour les grumes qui se tordent et se déroulent, et un troisième pour éviter les troncs des arbres renversés et les branches basses.



Le débardage à l'aide de chevaux est lent et peu rentable, mais c'est un travail de précision qui occasionne peu de perte. C'est pourquoi les talents de Léonard et ceux de son associé, M. Wilfred Ferguson, sont recherchés dans le canton Lavant du comté du Lanark.

Ces deux hommes participent dans le cadre des travaux d'hiver à une initiative d'exploitation forestière unique en son genre, à proximité de Clyde Forks. Elle est unique parce que le fait de préserver l'équilibre naturel de la forêt y constitue une réalité plus importante que l'abattage du plus grand nombre d'arbres possible.

Par exemple, après avoir coupé du bois en forêt, les hommes y laissent sur pied des îlots de bois de fer et de peupliers à l'intention des animaux sauvages. De denses peuplements de thuyas demeurent intacts afin de conserver aux cerfs leur type de refuge préféré. En fait, ce mode d'exploitation est efficace car, selon les employés qui travaillent sur place, les cerfs n'ont pas quitté la région. Chaque matin, on relève des pistes fraîches dans la neige.

Cet abattage hautement sélectif ne pourrait être exécuté à l'aide de tracteurs de débardage mécanisés, car ils raseraient les arbrisseaux et les arbustes. En utilisant les chevaux pour retirer les arbres adultes, on laisse les jeunes arbres continuer à pousser et ainsi repeupler la forêt.

Cette initiative, qui donne du travail à 21 hommes de la région, est subventionnée par l'ARDA. La vente des billes et des grumes permettra de recouvrer une bonne partie des sommes dépensées. On a déjà coupé 1,000 cordes de billes et 60,000 pieds de grumes. Si l'on ajoute la valeur que prend la forêt aux titres des loisirs et de la protection des animaux sauvages, on constate que le contribuable y gagne.

"Les hommes qui pratiquent le débardage selon les méthodes traditionnelles se font rares, selon M. Desjardines. C'est un travail intéressant et lorsque le projet aura vraiment démarré, nous aurons sans doute besoin d'un plus grand nombre d'employés. Si nous ne commençons pas à former les jeunes dès maintenant, il n'y aura bientôt plus personne qui sache faire le débardage à l'aide des chevaux."

Ainsi, cette pratique ancienne pourrait être sur le point de connaître une vogue nouvelle. Si cela était, le débardage à l'ancienne constituerait un des rares emplois qu'un jeune homme pourrait exercer dans la nature en cette ère caractérisée par la machinerie lourde et la vie urbaine.

AIDE AUX ÉTUDIANTS-ATHLÈTES

Un nombre important de bourses d'appui seront, encore cette année, mises à la disposition des étudiants-athlètes qui désirent poursuivre parallèlement, programme d'études et carrière dans la compétition sportive. Le programme, qui était annoncé récemment par le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social, M. John Munro, représente un investissement fédéral de un million de dollars et s'inscrit dans le cadre du programme d'été prévu par le gouvernement à l'intention des étudiants canadiens.

Ces subventions, qui peuvent atteindre jusqu'à

2,000 dollars, de préciser M. Munro, aideront les étudiants qui, au cours des mois d'été, parce qu'ils doivent se consacrer à des programmes d'entraînement intensif, peuvent difficilement gagner l'argent nécessaire à leurs études. Le même programme l'an dernier, a permis à plus de 800 étudiants-athlètes de bénéficier de cette assistance du gouvernement.

Après le 22 mars, les organismes de régie sportive classeront les candidats selon leur compétence dans le sport qui les intéresse. Par la suite, le comité national de sélection, que président conjointement M. Pierre Charbonneau, de Montréal, coordonnateur des Jeux olympiques et M. Robert Hindmarch, de l'Université de la Colombie-Britannique, fera une dernière évaluation des dossiers et proposera au ministre les noms des candidats éventuels à la bourse. A moins de circonstances exceptionnelles, tout récipiendaire d'une bourse doit être inscrit à une maison d'enseignement du Canada, et tous doivent être citoyens canadiens ou en voie de le devenir.

Les boursiers sont tenus de respecter leur programme d'études au même titre que leur horaire de compétition et de s'assurer auprès de l'organisme national régissant leur sport respectif, que le fait de recevoir une telle bourse ne risque pas de compromettre leur statut "d'athlète amateur".

On s'attend que les associations sportives feront appel aux services des récipiendaires qui ne seront pas mobilisés par des programmes d'entraînement ou de compétition, pour aider à la réalisation de divers projets visant au développement de leur discipline sportive, par exemple, la tenue de camps de formation et d'entraînement, et l'organisation de tournée de démonstrations sportives.

La clinique de formation pour les étudiants-athlètes des provinces Atlantiques pourrait être l'un de ces projets. Il s'agit d'un stage d'entraînement multidisciplinaire intensif, portant sur une période de quatre à six semaines.

PRÊT AU BOTSWANA

Le Canada a accepté de consentir un nouveau prêt de 10 millions de dollars au Gouvernement du Botswana pour la construction d'une centrale électrique dans le cadre de l'aménagement du grand ensemble minier et industriel de Sashi.

Le Botswana a déjà reçu un prêt de 20 millions, un des plus importants faits jusqu'ici à un pays africain par l'Agence canadienne de développement international. Ce prêt doit servir au financement de la construction et de la fourniture de génératrices, de turbines, de chaudières et de lignes de transmission requises pour le projet de production d'énergie électrique de Selibe-Phikwe, dans le nord-est du pays. Le nouveau prêt de 10 millions a pour but de permettre au Botswana de faire face à l'augmentation des coûts de l'équipement et de la construction.

La contribution canadienne aidera le Botswana à produire l'électricité nécessaire au développement

de son industrie minière. Des gisements de cuivre et de nickel ont été trouvés à Selibe-Phikwe en 1967. Il existe, en outre, des gisements de charbon à proximité, à Matsimata; d'où le projet d'un très grand ensemble minier et industriel - le "Sashi complex". Le Botswana a une population dispersée de quelque 600,000 personnes, dont 28,000 seulement ont des emplois en dehors du secteur agricole. Le Canada, d'autres pays donateurs et la Banque mondiale ont accepté de financer le coût des infrastructures du "Sashi complex" afin de relancer l'économie du pays. Les Botswaniens ont un revenu annuel par tête d'habitant de seulement \$102.

On prévoit que le projet de Selibe-Phikwe contribuera de façon notable à réduire la dépendance actuelle du Botswana à l'endroit de l'aide financière extérieure, tout en lui permettant d'engager sérieusement son développement économique et d'augmenter sensiblement les emplois disponibles.

LA MÉCANISATION DES OPÉRATIONS POSTALES

Un contrat de 70 millions de dollars a été adjudgé à *ITT Canada Limited* pour la fabrication de matériel de traitement mécanique du courrier dans quatorze villes du Canada.

On prévoit que la fabrication de ce matériel entraînera la création de 150 emplois directs, ainsi que de nombreux emplois indirects, par le truchement de sous-contrats.

Les machines, qui seront fabriquées au cours des quatre prochaines années, constituent les composants d'un système de tri mécanisé des lettres, complément du code postal, que les Postes instaurent graduellement dans tout le Canada. Les machines ne peuvent traiter que les lettres qui portent un numéro de code.

La première phase du contrat prévoit la fabrication de machines d'une valeur de 6.5 millions de dollars pour les bureaux de poste de Winnipeg, de Regina et de Saskatoon. On s'attend que ces machines soient installées au début de 1973.

Les autres villes qui seront dotées de matériel mécanisé en vertu de ce contrat sont: Halifax, Québec, Montréal, Toronto, Hamilton, Windsor, London, Edmonton, Calgary, Vancouver et Victoria. A Montréal et à Toronto, les machines seront installées à divers endroits. Un contrat distinct de 4.4 million de dollars a déjà été adjudgé à la maison *ITT Canada Limited* pour la mécanisation du traitement du courrier à Ottawa.

Selon le ministre des Postes, M. Jean-Pierre Côté, le nouveau matériel entraînera des épargnes qui permettront aux Postes de rentrer dans leur fonds d'ici à 1981. De plus, il contribuera à améliorer l'efficacité du service postal et à ouvrir de nouveaux horizons au personnel des Postes.

M. Côté a ajouté qu'aucun employé des Postes ne serait mis à pied par suite du programme de mécanisation.



COLLÈGE COMMUNAUTAIRE DU NORD DE L'ONTARIO

Le *Confederation College of Applied Arts and Technology* (Collège de la Confédération – Arts appliqués et technologie) est un établissement situé à Thunder Bay, dans le nord de l'Ontario, qui va au-delà des limites de son campus pour prodiguer son enseignement.

Incarnation du concept de collège communautaire, le Collège de la Confédération surpasse la plupart des autres collèges de ce genre en innovation et en souplesse pour répondre aux besoins de son territoire sur le plan de l'enseignement au niveau post-secondaire. À part Thunder Bay, le Collège dessert 38 centres s'étendant sur un territoire de la grandeur de la France.

DIVERSITÉ DES COURS

Le Collège offre les cours les plus variés. Les étudiants peuvent opter pour des carrières passant de la radio et de la télévision jusqu'à l'enseignement dans les communautés indiennes. Environ 800 étudiants s'inscrivent chaque année. Quelque 2,000 adultes suivent les cours de recyclage et, chaque année, environ 300 s'inscrivent au programme d'éducation permanente.

Le Collège reconnaît que la région du nord-ouest de la province offre un débouché unique pour les ouvriers spécialisés. Aussi la section de technologie a-t-elle mis au point un cours principalement orienté

vers l'étude du pilotage de "brousse" effectué par les nombreuses compagnies aériennes dans cette région.

On explique le programme du cours comme il suit: "Les modèles des avions dont on se sert dans la région nord-ouest de l'Ontario varient: on utilise tantôt le *Supercub*, tantôt le *Cessna 180* ou le *Beechcraft 18* (bimoteur). Ces appareils atterrissent à l'aide de skis, de roues et de flotteurs. À l'heure actuelle, il existe un grand besoin de personnel d'entretien pour ces modèles d'avion. Ce besoin est particulièrement impérieux dans la région, où l'étendue ainsi que la dispersion des communautés font des lignes aériennes la voie de transport du Nord."

Dans le Nord, les avions sont utilisés à diverses fins, de l'extinction des incendies au transport de vivres et de marchandises dans les secteurs les plus isolés. D'après une enquête menée par le ministère du Travail de l'Ontario, environ 59 pour cent des industries aéronautiques de la province sont à court de techniciens chargés de l'entretien des appareils.

Étant donné la nature des activités aériennes du Nord, on exige des étudiants inscrits à ce cours qu'ils aiment la vie en plein air et qu'ils soient capables de travailler avec un minimum d'outils à leur disposition. Les étudiants doivent donc subir une épreuve au cours du premier été, soit passer 15 semaines dans un endroit éloigné, à assurer le bon fonctionnement des avions.



Indiens des communautés dispersées du nord-ouest de l'Ontario qui fréquentent le Collège de la Confédération et apprennent des métiers comme la soudure, la réparation des téléviseurs, la dactylographie etc. Si la plupart des cours se donnent dans le moderne immeuble Shuniah, "tout à l'électricité", d'autres sont dispensés dans des endroits éloignés du campus principal.

D'autres sections du Collège offrent des cours d'administration aux Indiens, des cours élémentaires de langue anglaise aux néo-Canadiens, des cours de sténographie et de rédaction de la correspondance. La liste se prolonge encore et comprend même un stage de formation pratique dans un atelier de soudure situé à quelques milles du campus de Thunder Bay.

On met principalement l'accent sur la nécessité de la débrouillardise. Ainsi, les professeurs passent des heures avec les guides de chasse et de pêche indiens afin de les aider à améliorer leurs rapports avec les touristes. A l'aide de vieilles peaux de fourrure, ils apprennent aux Indiens à agencer les peaux de la tête, des pattes de devant et de derrière et de la queue pour fabriquer des peaux de vison qui,

une fois assemblées donneraient des manteaux d'une valeur de \$800 à \$1,000, alors qu'un manteau de confection supérieure, fait avec les peaux du dos uniquement, coûterait entre \$4,000 et \$14,000.

Monsieur Ian Clark, directeur des installations du Collège de la Confédération, nous explique son point de vue en ces termes: "Nous essayons d'aider les gens à s'aider eux-mêmes. Nous tentons de les encourager à faire marcher leurs propres entreprises; et surtout, nous essayons de mettre un terme aux allocations du bien-être social car nous voulons que nos étudiants, et principalement nos Indiens, en viennent à se suffire à eux-mêmes."

Traduction d'un article paru dans (Ontario Hydro News, novembre 1971)

L'ENQUÊTE SUR LES ACCESSOIRES PÉDAGOGIQUES DANGEREUX

Le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social, M. John Munro, a annoncé que son ministère vient de terminer une enquête sur les dangers possibles de rayonnement émanant d'instruments scientifiques utilisés comme accessoires pédagogiques dans les écoles secondaires d'Ottawa. Cette enquête a été instaurée afin d'évaluer le besoin de réglementer l'usage de ces instruments. On a choisi des écoles de la région d'Ottawa car elles constituaient

des échantillons commodes et sans doute représentatifs.

On a trouvé en usage 20 tubes à rayons X à cathode froide et plus de 200 autres dispositifs émettant des rayonnements. Un nombre représentatif de ces appareils ont été examinés dans les laboratoires de la Division de la radioprotection. Certains types de dispositifs, tout particulièrement les tubes à rayons X à cathode froide, sont dangereux à moins d'être suffisamment blindés et assujettis à des mesures de contrôle. Or, l'enquête a révélé que la plupart des dispositifs en usage dans les écoles n'a-

vaient pas fait l'objet de ces mesures de sécurité. Dans bien des cas, les rayonnements émis étaient d'une telle intensité que les élèves, placés à proximité, au cours d'une démonstration, pouvaient subir une exposition bien supérieure au maximum recommandé par la Commission internationale de protection contre les rayonnements.

On a aussi constaté que bon nombre de dispositifs n'étaient pas munis de régulateurs de tension adéquats, ce qui pourrait occasionner par mégarde la formation de champs de rayonnements beaucoup trop puissants.

Bien que l'enquête ait été limitée à Ottawa, il est probable que la même situation existe dans d'autres villes canadiennes. "Des enquêtes menées aux États-Unis ont donné des résultats analogues", a dit M. Munro. Il a noté toutefois qu'il serait facile de remédier à cette situation. Il importe de concevoir et de blinder adéquatement les tubes à rayons X utilisés pour les démonstrations de laboratoire afin d'en limiter les émissions de rayonnements à un niveau tolérable. Un matériel sûr de ce genre est, de fait, disponible actuellement sur le marché mais à un prix un peu plus élevé.

M. Munro a souligné le fait que des experts-techniciens du ministère rédigent présentement un règlement visant à imposer des normes de conception, de fabrication et de fonctionnement de ces dispositifs afin de limiter les émissions de rayonnements à un niveau inoffensif. Ces règlements seraient mis en application aux termes de la Loi sur les dispositifs émettant des radiations, loi qui en régit la fabrication, la vente et l'importation.

En attendant, le ministre a porté ce problème à l'attention des gouvernements provinciaux afin que les dispositifs les plus dangereux soient retirés des écoles ou modifiés de façon à éliminer tout risque sanitaire.

VENTE DE BLÉ À L'U.R.S.S.

Le ministre responsable de la Commission canadienne du blé a annoncé à la Chambre des communes aujourd'hui que la Commission avait conclu avec l'URSS une nouvelle vente de blé allant jusqu'à 185 millions de boisseaux d'une valeur approximative de 330 millions de dollars.

Un contrat ferme pour la vente de 130 millions de boisseaux de blé a été signé, et l'acheteur a pris une option d'acheter une autre quantité de 55 millions de boisseaux de blé et de farine. La vente a été négociée à Moscou entre la Corporation soviétique d'achat de céréales, *V/O Exportkhrub*, et la Commission canadienne du blé.

La livraison du blé en vertu du nouveau contrat débutera en juillet et se poursuivra au cours de 1973,

mais la majeure partie des expéditions se feront durant la campagne agricole 1972-1973.

Les expéditions se feront à partir de ports canadiens du Pacifique et de l'Est. L'acheteur aura le choix de faire expédier une partie du blé à partir du port Churchill au cours de la saison de navigation de 1972. Les classes dont la livraison se fera en 1972 seront le blé rouge de printemps nos 1 et 2 de l'Ouest canadien, avec teneur de 13 p. 100 de protéines. On décidera plus tard des classes dont la livraison se fera en 1973.

Tout comme pour les contrats précédents avec l'URSS, les conditions de vente prévoient un paiement comptant au moment de l'expédition. Ce contrat vient s'ajouter à la vente de 130 millions de boisseaux faite en juin 1971, et dont la livraison se poursuit activement jusqu'en juin de cette année.

UN DEUXIÈME AÉROPORT À TORONTO

(suite de la page 2)

L'Ontario sera d'améliorer autant que possible les installations qui existent aux aéroports de Hamilton, London et Windsor. Entre autres considérations, notre but sera de fournir de meilleurs services intérieurs entre ces centres et d'améliorer les installations permettant de faire décoller et atterrir les avions géants des vols charters et internationaux. Selon les plans, ces aéroports feront partie intégrante de l'ensemble du réseau, qui comprendra l'aéroport international de Toronto situé à Malton et le nouvel aéroport international à construire, je le répète, à 30 milles au nord-est du centre de Toronto.

L'objectif fondamental, en ce qui concerne les voyageurs, c'est que ces trois centres constitueront le noyau d'une série de centres en croissance qui, de l'avis du gouvernement fédéral auraient droit à de meilleurs services nationaux ainsi qu'à des services de vols nolisés et réguliers internationaux sur de longues distances. De ce fait, l'encombrement à Malton sera atténué.

Il sera évidemment toujours nécessaire d'assurer de meilleurs services pour relier de nombreuses localités de l'Ontario aux deux grands aéroports de la région de Toronto et j'ai demandé à Air Canada de consulter le gouvernement de l'Ontario et les autres parties intéressées aux fins de mettre sur pied ce genre de services. De concert avec Air Canada, nous tiendrons compte aussi des techniques les plus nouvelles, y compris celle concernant les avions à décollage et atterrissage courts (ADAC) qui joue un rôle important pour l'aviation canadienne.

Enfin, je demanderai à Air Canada de s'occuper d'améliorer les services reliant Toronto aux localités du nord de l'Ontario, y compris Sudbury et Timmins.