



Direction de l'Information
Ministère des Affaires extérieures
Ottawa Canada

Bulletin

hebdomadaire canadien

Vol. 26, N° 33

18 août 1971

LE PROBLÈME DU TRANSPORT URBAIN AU CANADA

Le problème du transport urbain au Canada par M. Dennis J. Reynolds, économiste supérieur à la Société centrale d'hypothèques et de logement, troisième recherche monographique d'une série de six sur lesquelles se basait le rapport technique et analytique *Le Canada urbain: ses problèmes et ses perspectives*, a été officiellement mise en circulation en juillet par le ministre d'État chargé des Affaires urbaines, M. Robert Andras.

"Bien qu'il n'existe pas de crise du transport urbain au Canada, comme M. Reynolds le fait ressortir, force nous est de comprendre la situation et de nous pencher sur les futurs problèmes de circulation qui se poseront à l'intérieur des villes et entre les villes elles-mêmes et cela avant qu'il ne soit trop tard", a déclaré M. Andras.

"Le transport urbain est un facteur déterminant dans le style et le caractère d'une ville et des modifications dans ce système, même mineures, peuvent contribuer au changement radical du rythme urbain," a ajouté le ministre qui considère le transport comme

une priorité dans la recherche et l'action combinée, et travaille dans ce sens, au niveau fédéral, avec le ministre des Transports.

"Nous procédons actuellement à l'étude de divers cas localisés et projets à réaliser en coopération dans certaines zones urbanisées et nous nous efforçons de trouver une solution à certains problèmes connexes, cependant que des recherches spéciales ordonnées par le ministère se poursuivent", a précisé M. Andras.

Voici le texte de la monographie publiée par M. Reynolds:

La présente étude économique, technologique et d'environnement évalue le problème du transport urbain au Canada d'ici à la fin du siècle sous cinq chefs principaux: la demande future de services de transport urbain, interurbain et rural, la fourniture des services de transport, les plans des villes importantes, l'évaluation des systèmes de transport urbain, et le transport urbain vis-à-vis de l'environnement.

L'analyse indique que la population du Canada atteindra probablement le chiffre de 30 à 40 millions d'âmes à la fin du siècle et qu'une forte proportion de ces nouveaux habitants sera concentrée dans les neuf plus grandes villes du pays, lesquelles sont susceptibles d'éprouver les problèmes de transport les plus aigus, Montréal, Toronto, Vancouver, Ottawa, Winnipeg, Edmonton, Calgary, Hamilton et Québec. En outre, quelque 46 autres villes pourraient compter plus de 50,000 âmes à la fin du siècle, ces villes étant situées en grande partie entre Québec et Windsor. Par ailleurs, le nombre accru d'automobiles par habitant doublera probablement le trafic avant l'an 2000, l'augmentation se produisant en majeure partie (60 p. 100) pendant la décennie de 1970 à 1980. La demande de services-voyageurs interurbains par rail fléchirait, cependant, et celle des services d'auto-bus (urbains) serait incertaine.

La plupart des moyens de transport devraient pouvoir répondre à une demande accrue sans hausse des frais réels (en dollars constants), la principale

SOMMAIRE

Le problème du transport urbain au Canada	1
Des prix unitaires?	2
McGill obtient une lettre de George Washington	3
Le BFS devient "Statistique Canada" ..	3
Le commerce du Canada en juin	3
La "substance" de l'histoire	4
Stage d'étude pour coopérants	5
Prêts pour maisons mobiles	5
Accord relatif aux réclamations auprès de la Roumanie	6
Subvention pour un centre de sciences sanitaires	6

exception étant les services d'autobus (urbains), et moyennant le transfert de quelques investissements routiers des régions rurales aux régions urbaines, la construction de routes devrait suffire à la demande. On ne semble toutefois pas prévoir de nouveaux progrès technologiques importants dans les systèmes de transport urbain, bien que plusieurs grandes villes qui en sont présentement dépourvues seront probablement en mesure d'établir avec succès des systèmes de transport en commun avant la fin du siècle.

Les plans des principales villes visaient surtout l'expansion des autoroutes, quoique les événements qui se sont succédé depuis leur élaboration aient pu modifier radicalement leurs objectifs.

AUTOMOBILE VS TRANSPORT EN COMMUN

En ce qui concerne les coûts des systèmes de transport urbain, il a semblé assez évident que dans les présentes conditions de congestion, la voiture particulière n'en paie pas sa quote-part, principalement en raison de la difficulté d'élaborer des systèmes pratiques, efficaces et équitables d'évaluation du coût des chemins. Des frais accrus de stationnement dans les centres-villes constituaient probablement le meilleur compromis.

Comme solution de rechange à la tarification de l'usage de l'automobile face à la congestion dans les villes, il a semblé y avoir lieu en principe d'établir des systèmes de transport gratuit qui mèneraient à de faibles mais importantes réductions dans l'usage de l'automobile; toutefois, les subventions requises (probablement mieux assurées par une hausse de la taxe sur l'essence) seraient si fortes qu'une analyse plus poussée et des essais restreints seraient nécessaires avant qu'on puisse retenir une proposition aussi radicale.

L'AUTOMOBILE: AGENT DE POLLUTION

Lors de l'évaluation de l'impact du transport urbain sur l'environnement, il a semblé que l'effet le plus important et le plus critique était la pollution de l'air dont l'automobile constituait le facteur principal. En raison toutefois de la faible densité de sa population dans l'ensemble, le Canada connaît des niveaux de pollution de l'air bien inférieurs à ceux des États-Unis, et les améliorations apportées aux véhicules actuels devraient pouvoir contrebalancer les effets de leur augmentation et réduire avant la fin du siècle, la pollution qu'ils causent dans les villes.

Quant aux effets plus subjectifs des véhicules routiers sur l'environnement, tels que le bruit, les effets visuels et les obstacles à la circulation des piétons, on pourrait les atténuer soit en éloignant la source, soit en dissimulant les routes et leurs bruits au moyen de murs, de haies et d'arbres. Du point de vue de l'environnement, l'idéal consisterait probablement à aménager des promenades à vitesse réduite comme il en existe à Ottawa.

L'analyse conclut sur le plan général qu'il n'existe aucune solution facile aux problèmes de

transport urbain ni au Canada, ni ailleurs, et en particulier que le problème fondamental de l'équilibre entre les automobiles et les transports en commun demeure sans solution. On aurait toutefois complètement tort d'être pessimiste quant à l'avenir du transport urbain, surtout au Canada où, contrairement à la plupart des autres pays, le problème n'a pas encore pris des proportions insolubles, les ressources devraient suffire à satisfaire la demande, les principaux problèmes seront résolus par les autorités supérieures de la voirie et, en réalité, les citoyens et leurs villes peuvent en venir à s'entendre sur plusieurs points en litige et éviter ainsi une rupture désastreuse. On a grandement besoin au pays de recherches générales sur ce problème, à titre de composantes d'une vaste étude horizontale des forces et des tensions économiques, physiques et sociales de l'urbanisation au Canada.

DES PRIX UNITAIRES?

Le ministre de la Consommation et des Corporations, M. Ron Basford, a exhorté les principaux supermarchés à succursales du Canada à introduire les prix unitaires dans leurs magasins.

Dans une lettre adressée aux présidents des sociétés, M. Basford se disait convaincu "que l'emploi sur une grande échelle des prix unitaires rendrait de précieux services aux consommateurs. Cela leur permettrait de comparer plus facilement les prix relatifs de produits différents d'une même catégorie et ceux de contenants de dimensions différentes renfermant un même produit. Cette observation s'applique plus particulièrement aux genres de produits qu'achète fréquemment le consommateur moyen."

Monsieur Basford a aussi communiqué avec les ministres provinciaux responsables de la consommation afin qu'ils appuient sa demande auprès des grandes chaînes de supermarchés. Lors de la Conférence fédérale-provinciale sur la consommation tenue en mai dernier, les ministres ont endossé une recommandation conviant les supermarchés à entreprendre des recherches et des expériences relatives à la fixation de prix unitaires.

Aux termes de la Loi sur l'emballage et l'étiquetage des produits de consommation, qui a reçu la sanction royale le 10 juin 1971; le ministre de la Consommation et des Corporations est tenu d'effectuer des recherches sur l'établissement de prix unitaires.

Monsieur Basford a ajouté que "cette disposition avait pour but de donner au consommateur plus de renseignements sur le prix des marchandises, en indiquant le prix en unités de poids ou de mesure, ainsi que le prix total". Le ministre a souligné que de nombreuses chaînes de supermarchés aux États-Unis fournissaient déjà ces renseignements et que, si celles du Canada mettaient du temps à faire de même, au moins une firme ontarienne venait d'adopter cette pratique.

McGILL OBTIENT UNE LETTRE DE GEORGE WASHINGTON

Une lettre de deux pages écrite par le général George Washington à un certain Dr John Cochrane a été offerte récemment à l'Université McGill de Montréal.

Par ce document, qui date du 31 août 1785, Washington exprime sa reconnaissance au Dr Cochrane pour avoir aidé à transporter des chiens de chasse de New York jusqu'à la résidence du général au Mont Vernon. A la demande de Cochrane, qui ambitionnait d'être nommé au poste de trésorier du continent en retour de ses services, le premier président des États-Unis répond toutefois dans sa lettre qu'il n'est pas d'usage de sa part de nommer à des postes du gouvernement: "J'ai pris de bonne heure cette détermination afin de n'exposer personne à la mortification d'un refus".

Mlle Matilda Moore, qui est âgée maintenant de 85 ans et habite Westmount, municipalité du Grand Montréal, a offert le document à l'Université McGill. Elle l'avait reçu de sa grand-mère lorsqu'elle avait 15 ans. L'arrière-grand-mère de Mlle Moore, Mme Jacob Henry Joseph, était entrée en possession de la lettre étant jeune fille; elle appartenait à la famille Clay, l'une des familles les plus influentes de la scène politique américaine au XIXe siècle.

La lettre sera traitée par un procédé spécial afin d'assurer sa conservation et sera exposée à l'Université McGill.

LE BFS DEVIENT "STATISTIQUE CANADA"

Le Bureau fédéral de la statistique a changé de nom le 3 août et devient officiellement Statistique Canada, en conformité avec la nouvelle Loi sur la statistique (1971) adoptée au début du printemps et sanctionnée par le gouverneur général le 1er mai. En plus, le statisticien fédéral devient maintenant le statisticien en chef du Canada.

Du point de vue des utilisateurs, les dispositions concernant le secret ont été modifiées de façon à éliminer les éléments inutilement restrictifs et permettre la publication de données qu'il était impossible de publier auparavant. Ainsi, on peut maintenant publier des listes de sociétés ou d'autres organismes suivant les biens produits ou les services fournis et suivant la taille des effectifs.

La nouvelle loi apportera soulagement aux enquêtes en facilitant l'utilisation, par Statistique Canada, des dossiers d'autres organismes, y compris les déclarations d'impôt. De plus, cette loi met l'accent sur le partage des informations avec divers ministères et organismes fédéraux et provinciaux, surtout par des ententes visant l'emploi de formules communes pour la collecte des données.

Statistique Canada a donc acquis plus d'autorité et une plus grande flexibilité. Sous son nouveau nom le Bureau continuera d'améliorer l'étendue, l'actualité et l'efficacité de ses opérations afin de satis-

faire aux besoins sans cesse grandissants d'informations statistiques sociales et économiques au Canada.

LE COMMERCE DU CANADA EN JUIN

En juin dernier, le commerce des marchandises du Canada enregistre un excédent de 203 millions de dollars, soit une diminution de 16.6% par rapport à un an plus tôt, les exportations ayant augmenté de 6.3% et les importations, de 10.4%. Toutefois, la balance commerciale est demeurée, au cours du premier semestre à 1,197 millions de dollars soit 3.9% inférieure à celle de 1970.

Les importations record enregistrées en juin dernier se sont chiffrées par 1,437 millions de dollars, soit 135 millions (10.4%) de plus qu'un an plus tôt. Les livraisons en provenance des États-Unis se sont accrues de 65 millions de dollars (6.9%) pour atteindre 1,006 millions de dollars. Les achats au Japon, ainsi qu'à la Communauté économique européenne, ont progressé de 45 millions de dollars et ceux aux autres pays ont augmenté de 36 millions, exception faite des autres pays du Commonwealth et des pays jouissant du régime préférentiel, dont les livraisons ont diminué de 11 millions de dollars.

L'ensemble des importations pour le premier semestre de 1971 a atteint 7,535 millions de dollars, soit 312 millions (4.3%) de plus qu'en 1970. Des achats plus élevés aux États-Unis (138 millions de dollars), au Japon (58 millions), à la Communauté économique européenne (44 millions) et ailleurs (97 millions) ont plus que compensé les achats plus faibles (25 millions de dollars) aux autres pays du Commonwealth et aux pays jouissant du régime préférentiel.

Les importations de produits de l'automobile, de pétrole brut, de semi-produits en fer et en acier, de machines industrielles et de tracteurs sont en juin intervenues pour plus de la moitié de l'avance enregistrée par rapport à 1970. La tendance marquée pour les produits de l'automobile et pour le pétrole brut a également influencé l'ensemble des importations pour le premier semestre de 1971.

Correction faite des variations saisonnières, les importations de mai à juin ont augmenté de 53 millions de dollars pour atteindre 1,332 millions. Les importations rectifiées ont enregistré au cours des six premiers mois de 1971 une tendance à la hausse, mettant fin ainsi au mouvement à la baisse du deuxième trimestre de 1970. Elles ont continué de grimper pour atteindre 3,793 millions de dollars, soit 144 millions de plus qu'au cours du deuxième trimestre.

Corrigé des variations saisonnières, le commerce du Canada a enregistré un excédent de 611 millions de dollars au cours du deuxième trimestre. L'excédent du commerce s'est chiffré par 1,296 millions de dollars au cours des six premiers mois de 1971, contre 1,610 millions au cours du deuxième semestre de 1970.

LA "SUBSTANCE" DE L'HISTOIRE

"Au Yukon, les vieux routiers portent de petites bouteilles remplies de mercure. Celles-ci remplacent à peu de frais un thermomètre, car lorsque le mercure se solidifie, le voyageur avisé qui s'est aventuré dans la région sait qu'il lui faut chercher abri."

Puisé dans une chronique contemporaine de la ruée vers l'or du Yukon, voilà le genre de renseignements que cherche à recueillir la Section des recherches des "matériaux historiques", nouvellement créée au sein du service des Lieux historiques nationaux. Les chercheurs en question abordent le passé par le biais de la matière quotidienne de l'histoire canadienne: articles représentés par de vieilles réclames de journaux ou des catalogues commerciaux, observations tirées de journaux de voyage centenaires ou objets découverts dans les collections de musée.

La responsable, Mlle Elizabeth Wylie, nous explique: "Ce qui nous intéresse, nous, c'est l'histoire de la société canadienne pendant la période européenne, ainsi que les faits quotidiens jugés trop banals par les historiens pour mériter d'être retenus".

Lorsque les conservateurs restaurent et remeublent un intérieur d'habitation, la reconstitution de l'ambiance de l'époque repose sur la précision et l'exactitude des détails historiques. "Chercher à restaurer une maison en style 'd'époque' présente

un danger fondamental. En effet, l'ameublement reflétait souvent la situation sociale du maître des lieux, sans être obligatoirement fonction de sa tradition culturelle française ou anglaise ni du caractère citadin ou rural de son habitation. Par exemple, à mesure qu'il gravissait l'échelle sociale, un Canadien français abandonnait les armoires et autres meubles de pin sculpté hérités du 'passé paysan' des colons français pour se meubler en style anglais, français ou américain..." fait remarquer Mlle Wylie.

Pour recréer le cadre de vie d'un Québécois du XIXe siècle, les conservateurs peuvent se reporter à une documentation allant des tableaux de Cornelius Kreighoff aux réclames publiées dans les journaux de l'époque. Le catalogue Eaton, véritable mine d'information, n'a malheureusement paru qu'à partir de 1884. Jusqu'à l'avènement de la production de grande série et la normalisation des produits canadiens, à la fin des années 1880, les marques de la diversité régionale étaient plus accentuées mais régulièrement passées sous silence.

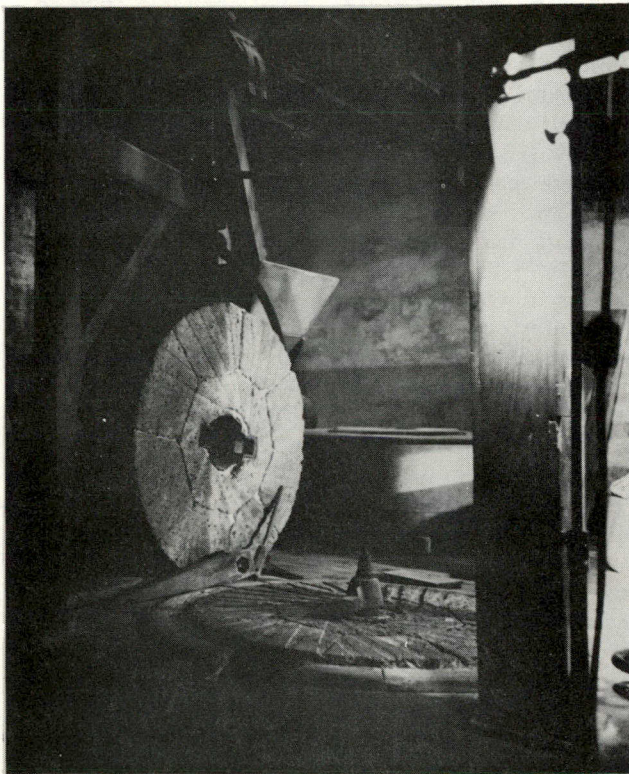
La Section de recherches s'intéresse notamment à la façon dont l'utilisation de certaines pièces et autres éléments des intérieurs canadiens s'est modifiée en fonction des us et coutumes, ainsi que de l'économie.

ÉTUDE SUR LE CHAUFFAGE DOMESTIQUE

Le chercheur Marcel Moussette effectue actuellement une étude historique du chauffage domestique au Canada. L'une des caractéristiques primordiales du poêle était son adaptation au climat canadien, précise l'intéressé. On ne saurait expliquer autrement le remplacement du foyer par le poêle. Mobile, ce dernier irradiait la chaleur de ses plaques de métal, au lieu de n'en dispenser qu'une certaine quantité dans une direction donnée, comme un foyer. (Du temps des premiers foyers, une grande partie de la chaleur montait dans la cheminée.)

Il est vraisemblable que la présence du poêle a également influé sur certains traits de l'architecture québécoise. Les premiers Français à émigrer au Canada venaient de l'ouest du pays, où le chauffage intérieur était assuré par des cheminées, et non par des poêles, comme partout ailleurs en Europe. Les premiers colons vivaient dans deux pièces, une cuisine et une chambre à coucher chauffées par une cheminée située à une extrémité ou au centre de la maison. Toutefois, lorsque l'usage du poêle se répandit, ils purent augmenter le nombre de pièces de la maison, puisque des tuyaux y diffusaient partout la chaleur. De plus, comme ils devaient chauffer la maison pendant une bonne partie de l'année, ils couvrirent le toit de tôle étamée ou de tuiles, afin de parer aux incendies.

M. Moussette a découvert que les premiers poêles sont apparus au Canada à la fin des années 1660; c'était des parallépipèdes de fonte orne-



Les meules du moulin à blé de Cope, sis à Ancaster (Ontario), ont été importées d'une carrière située près de Paris, comme c'était le cas, au XIXe siècle, pour toutes les meules de haute qualité en usage en Amérique du Nord.

mentée, sans doute fabriqués en Allemagne ou en Hollande. Aucun document historique ne parle de cuisinière avant 1760, les mets étant toujours cuits dans l'âtre, apparemment.

Dans un autre domaine, celui des métiers et de l'artisanat traditionnels, les recherches porteront sur les moulins de meunerie, les fours à chaux, les techniques de tissage, les forges et le travail du cuivre au Canada. L'été dernier, Mlle Wylie et le photographe de l'équipe, M. Georges Lupien, ont filmé un vieux moulin à meule de pierre fonctionnant encore à Ancaster, en Ontario. La pellicule, explique Mlle Wylie, pourrait servir de bon document de référence lors de la restauration d'un ouvrage semblable du réseau des lieux historiques.

Un catalogue détaillé des matières constitue un sésame donnant accès aux renseignements recueillis par les chercheurs. Comme nous l'explique l'historienne-documentaliste Nancy Bower, "si un membre de l'équipe désire un renseignement sur les pierres à fusil, par exemple, il trouvera à la fiche "matière" la liste des ouvrages, des articles, des diapositives, des bandes magnétiques et des films ayant trait aux pierres à fusil, ainsi que le nom des spécialistes en la matière. A la différence des bibliothèques traditionnelles, nous ne nous limitons pas à la documentation écrite. Notre principe est d'orienter les chercheurs vers toutes les sources possibles d'infor-

mation sur un sujet donné, quelle qu'en soit la forme".

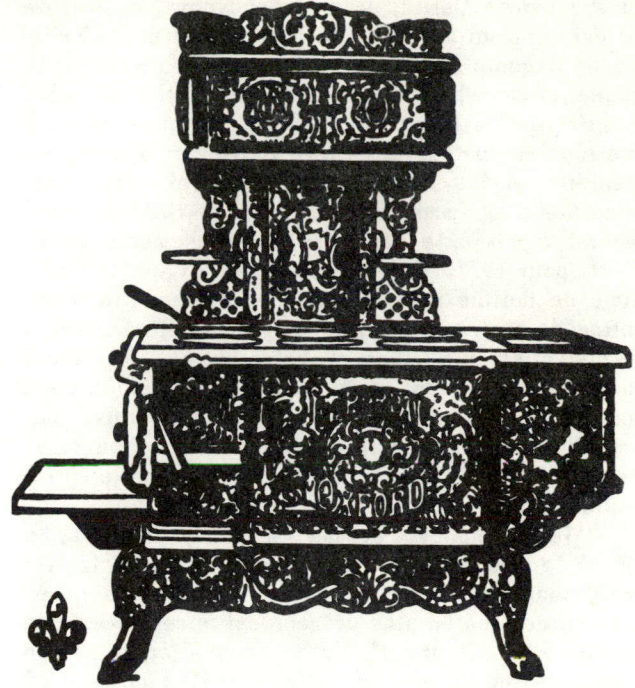


Illustration d'un poêle du XIX^e siècle, contenue dans un catalogue.

STAGE D'ÉTUDE POUR COOPÉRANTS

Quelque 70 Canadiens enseignants de langue anglaise, accompagnés de leurs familles, ont participé, à l'Université Carleton d'Ottawa, du 12 au 21 juillet, à un stage d'étude spécialement conçu pour les préparer aux conditions de leurs futures missions de coopération dans les pays en voie de développement.

Ces enseignants apporteront leur contribution au développement de l'enseignement secondaire, universitaire, technique et professionnel des Antilles, de l'Asie et de l'Afrique. Ils ont été choisis à travers le Canada pour leur compétence et leur expérience exceptionnelles par l'Agence canadienne de développement international, en coopération avec les ministères provinciaux de l'Éducation. Les sessions d'étude avaient pour but de les aider notamment à se faire une idée précise des missions qui leur sont confiées et des buts de promotion sociale et économique que l'ACDI cherche à atteindre dans les pays en voie de développement par la mise en oeuvre de ses divers programmes de coopération.

Ces coopérants et leurs familles ont été également informés des problèmes particuliers auxquels doit faire face tout étranger dans un autre pays de mœurs et de climat différents. En plus des membres du personnel de l'ACDI, les participants ont eu l'occasion d'obtenir des renseignements de première main de Canadiens qui ont récemment accompli des

missions de coopération pour l'ACDI dans les pays en voie de développement et de représentants de plusieurs de ces pays d'accueil. Le programme du stage comportait des exposés spécialisés sur des sujets tels que l'hygiène et la médecine préventives, les conditions de vie et le soin des enfants dans les pays tropicaux.

Des réunions ont été spécialement organisées pour permettre à d'autres enseignants canadiens-anglais d'apporter leur concours et de participer au stage. Un stage d'étude semblable a déjà eu lieu, à la fin de juin, pour les enseignants canadiens-français envoyés en mission de coopération par l'ACDI. Ce dernier stage s'est déroulé à Cap-Rouge, près de Québec.

PRÊTS POUR L'AMÉNAGEMENT DE MAISONS MOBILES

Le ministre d'État aux Affaires urbaines, M. Robert Andras a annoncé que la Société centrale d'hypothèques et de logement (SCHL) a donné à la Banque Royale du Canada une promesse d'assurer des prêts hypothécaires d'une valeur globale dépassant 5.5 millions de dollars, aux termes de la Loi nationale sur l'habitation, pour aider à réaliser un ensemble de maisons mobiles à Stroud, Ontario. C'est le premier ensemble de ce genre pour lequel le Gouvernement fédéral assure les prêts.

Ces logements seront situés dans le secteur nord-est de Innisfil Township à environ huit milles au sud-est de Barrie, près de Sandycove, endroit de villégiature sur les rives du lac Simcoe, et à 50 milles de Toronto sur la route 11. Tous les moyens de récréation pour l'été et l'hiver y sont faciles d'accès.

M. Andras a déclaré: "Il y a quelques jours, à une réunion du Comité parlementaire sur la santé, le bien-être et les affaires sociales, j'ai décrit certains des programmes envisagés par le Gouvernement fédéral à même le capital d'investissements de la SCHL pour 1971. J'ai mentionné qu'environ 100 millions de dollars seraient mis de côté pour la réalisation de projets permettant de donner libre cours à de nouvelles initiatives et, entre autres, j'ai ajouté que le Gouvernement songerait à réaliser un ou deux ensembles de maisons mobiles. J'ai le plaisir aujourd'hui de confirmer le consentement du Gouvernement fédéral à favoriser la réalisation de cette entreprise."

"Je reconnais, comme beaucoup d'autres, a ajouté le ministre, qu'il existe au Canada un intérêt grandissant pour les maisons mobiles. Ces dernières années, de plus en plus de gens ont accepté ce mode de vie. Par ailleurs, l'idée de considérer la maison mobile comme un véhicule s'est modifiée au point où un nombre de plus en plus considérable de ces maisons sont établies d'une façon permanente sur des terrains et constituent des maisons unifamiliales au coût moins élevé. Selon la conception actuelle, la maison mobile a évolué du concept de véhicule à celui d'une forme de construction par systèmes qui constitue une unité préfabriquée. Une fois bien située sur un emplacement approprié et dans un lotissement bien aménagé, cette nouvelle forme d'habitation constitue un logement permanent satisfaisant."

ACCORD RELATIF AUX RÉCLAMATIONS AUPRÈS DE LA ROUMANIE

Le secrétaire d'État aux Affaires extérieures M. Mitchell Sharp, a annoncé la signature, le 13 juillet, à Ottawa, par le ministre des Finances, M. Edgar J. Benson, au nom du Canada, d'un accord réglant les réclamations en suspens de citoyens canadiens et du Gouvernement du Canada à l'égard de la Roumanie. Monsieur Florea Dumitrescu, ministre des Finances roumain, a signé au nom de son Gouvernement. L'accord entrera en vigueur par l'échange des instruments de ratification qui aura lieu à Bucarest le plus tôt possible.

A la suite d'un accord préliminaire avec le Gouvernement roumain, les citoyens canadiens furent invités à soumettre ces réclamations au ministère des Affaires extérieures. Les négociations entre les représentants des deux Gouvernements s'ouvrirent à Bucarest en mai 1969, des sessions subséquentes s'y tinrent ainsi qu'à Ottawa.

Les réclamations comprises dans l'accord ont pris naissance à la suite de nationalisation, et d'autres mesures similaires prises après la guerre,

par le Gouvernement roumain. Ces réclamations comprennent les obligations roumaines en vertu du Traité de Paix avec la Roumanie, du 10 février 1947, ainsi que les titres de la dette publique extérieure roumaine entre les mains de Canadiens.

Pour être couverte par l'accord, une réclamation doit avoir été continuellement celle d'un citoyen canadien, du moment de la perte jusqu'à la date de l'accord, lequel prévoit le paiement d'une somme forfaitaire de 1.4 million de dollars, résultant d'un pourcentage des exportations roumaines au Canada. Ce paiement sera fait par versements trimestriels. En acceptant les termes de cet accord, le Gouvernement du Canada a tenu compte des circonstances qui ont donné lieu aux réclamations canadiennes de même que les termes d'accords similaires.

Quant aux réclamations portant sur des cas de nationalisation, la Commission des réclamations étrangères sera autorisée à faire des recommandations au secrétaire d'État aux Affaires extérieures et au ministre des Finances pour ce qui a trait à la distribution du produit de l'accord.

On communiquera en temps opportun avec les personnes qui ont soumis des réclamations au Gouvernement.

SUBVENTION POUR UN CENTRE DE SCIENCES SANITAIRES

Le Gouvernement fédéral a donné son accord de principe à une subvention d'environ 30 millions de dollars pour la création d'un nouveau Centre des sciences sanitaires à l'Université Memorial de Saint-Jean (Terre-Neuve).

Cette subvention, permettra la construction d'un Centre des sciences sanitaires qui comprendra une École de médecine et un hôpital universitaire de 300 à 400 lits.

Le nouvel hôpital d'enseignement sera le principal du genre à l'Université et constituera aussi le plus important centre de consultation, au niveau provincial. L'hôpital général actuel sera transformé en établissement de convalescence ou de soins de garde.

La nouvelle École de médecine pourra accueillir 262 étudiants du niveau universitaire et 95 diplômés. Les bâtiments temporaires servent actuellement de salles de cours, de laboratoires et de salles d'étude pour les étudiants en médecine.

Fondée en 1966, la Caisse d'aide à la santé met à la disposition des provinces un fonds de 500 millions de dollars pour couvrir les frais de premier établissement de la construction, de la rénovation et de l'aménagement fonctionnel d'installations de formation sanitaire et de recherche. De la subvention totale, accordée en principe au Centre des sciences sanitaires de l'Université Memorial, dix millions proviennent du Fonds de 75 millions de dollars réservé à des projets d'envergure nationale. Le projet de Terre-Neuve est le premier à bénéficier de ce fonds spécial de la Caisse d'aide à la santé.