



November 2, 1982

Le 2 novembre 1982

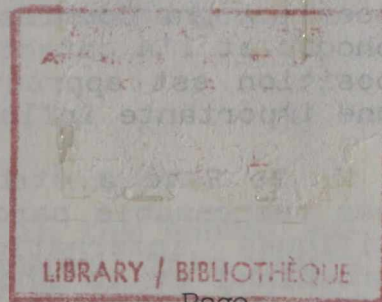
bulletin

Canada

newsletter

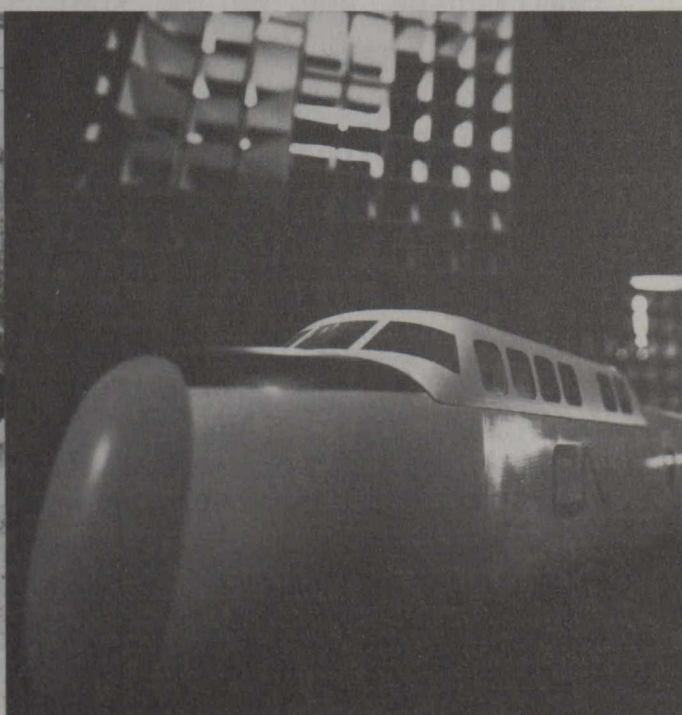


N° 16



Page

Chasse aux phoques: Réaction canadienne à la décision de la Commission européenne	2
This autumn's bilateral meetings: an update	3
La technologie de pointe du transport urbain canadien en vedette à l'EXPO 86	4
Canadian scientists are studying geothermal energy	5
Manitoba: the long term prospects appear good	6
EN BREF: Premier Prix européen accordé pour des études européennes au Canada	7
Wildlife area given protection	8
What Canadians are thinking about the economy and business	8



De 1936 à 1986, un demi-siècle de développement du transport urbain canadien à l'EXPO 86 de Vancouver.

CHASSE AUX PHOQUES: REACTION CANADIENNE A LA DECISION DE LA COMMISSION EUROPEENNE

L'Honorable Pierre De Bané, Ministre canadien des Pêches et des Océans, a déploré, le 13 octobre dernier à Ottawa, l'embargo proposé par la Commission économique européenne sur les produits du phoque et l'a caractérisé d'une action non-responsable. Si la proposition est approuvée par le Conseil des Ministres, elle aura une importante influence sur l'industrie du phoque au Canada.

M. De Bané a établi que cette décision de la Commission n'est pas responsable parce qu'elle ignore l'avis d'un groupe de scientifiques internationaux objectifs qui indique que le phoque du Groenland et le phoque à capuchon ne sont pas des espèces menacées. De plus, la recommandation de la Commission arrive avant que ne soit complétée l'étude d'un groupe de travail d'experts du Conseil international de l'Exploration de la Mer (CIEM) sur l'état des populations de phoques. Cette étude avait été commandée conjointement par la CEE et le Canada, plus tôt cette année, et l'on attendait ses résultats au début du mois de novembre.

"Je trouve incompréhensible que la Commission européenne ait fait sa recommandation avant qu'elle n'ait reçu les résultats de cette étude", a déclaré M. De Bané. En plus de cette étude sur les populations de phoques, le Canada avait également offert de parrainer conjointement une étude sur les méthodes de chasse des phoques pour déterminer si elles étaient moins humaines que les méthodes d'abattage utilisées dans les abattoirs européens. Cette offre avait été rejetée. "C'est regrettable que la Commission ait refusé cette opportunité d'obtenir les faits directement des experts", a souligné le Ministre. Il a poursuivi, "Peut-être était-ce à cause du fait que la Commission était bien au courant que les méthodes canadiennes de chasse aux phoques sont, si cela se trouve, plus humaines que les méthodes européennes d'abattage des animaux et que notre chasse aux phoques est plus sévèrement réglementée que ne le sont les abattoirs moyens qu'on retrouve en Europe".

Le Ministre a insisté sur le fait qu'il trouve la recommandation de la Commission particulièrement difficile à comprendre, étant donné qu'elle n'avait apparemment rien fait pour empêcher la chasse aux phoques dans plusieurs pays de la CEE. La chasse aux phoques commerciale du Groenland, par exemple, qui se fait sur les jeunes et les adultes du phoque du Groenland et du phoque à capuchon des mêmes stocks que ceux du Canada, ne serait pas affectée par cette recommandation de la Commission.

"Cette recommandation de la Commission soulève de sérieuses questions sur l'adhésion de la Commission qu'elle accorde à ses obligations aux termes du GATT". Le Ministre a dit que le Canada poursuivra incessamment ses consultations avec la CEE sous l'égide du GATT.

De plus, d'autres mesures seront prises pour sensibiliser les gouvernements membres de la CEE et les représentants du Parlement européen aux soucis du Canada en cette matière. "Nous espérons", a repris M. De Bané, que les gouvernements des pays membres qui décideront de la mise en application de cette recommandation de la Commission prendront une position rationnelle là où la Commission s'est essentiellement rangée à l'avis d'un groupe petit mais bruyant représentant une partie de l'opinion publique européenne.

Les gouvernements des pays membres sauront peut-être mieux que la Commission, que les ressources de la vie marine doivent être gérées et récoltées en se fondant sur la base d'une solide expertise scientifique. Enfin, a conclu le Ministre, ajouter à ce dossier des éléments émotionnels et irrationnels ne peut qu'être nuisible aux intérêts de tous les membres responsables de la communauté mondiale qui pratiquent entre eux des échanges commerciaux.

THIS AUTUMN'S BILATERAL MEETINGS: AN UPDATE

One of the highlights of Canada-EC relations is the annual exchange between the European and Canadian Parliaments. This year's meeting took place in Copenhagen, September 27-30 under the co-chairmanship of Sir James Scott-Hopkins, Member of the European Parliament and Miss Aideen Nicholson, Member of the Canadian Parliament. These visits, which alternate between Europe and Canada, provide an important opportunity for parliamentarians to discuss current bilateral and international issues from their broad political perspective.

The two delegations began by exchanging views on the process of European Political Cooperation and on Canadian constitutional developments. The discussion on both subjects provided members with the occasion to reflect on the challenges of federalism and integration in both Canada and the Community. The participants then turned to a set of topical economic issues and explored the possibilities at hand for reducing unemployment, combatting protectionism and promoting balanced economic development. Particular attention was given to the role of investment in our societies, and to the impact of new high technologies on industry and on unemployment.

The delegations also came to grips with a series of bilateral subjects, notably the status of the Canada-EC Fisheries Agreement, asbestos, seals, the Canadian Foreign Investment Review Agency, and the proposed Arctic Pilot Project for natural gas. On the Fisheries Agreement, optimism was expressed on the European side that Canadian concerns would soon be accommodated through further negotiations towards a Common Fisheries Policy, and the suggestion was made that the inter-parliamentary group hold hearings with the Canadian and European fishing industries. The meeting concluded with an exchange of views on security questions and on Central America and the Middle East.

During their visit to Copenhagen the parliamentarians had an opportunity to meet with Ministers Ib Stetter and Bertel Harder, members of the new Danish Government, to hear their views on Denmark's role in the Community in general, and as president-in-office in particular.

On November 1-2 the nineteenth round of high level semi-annual consultations are taking place in Ottawa. The two delegations of senior officials will be exchanging views on the current world economic situation and various multilateral trade issues. They will also consider a list of bilateral subjects, including broad issues such as energy, import, and agricultural policies and more specific questions of trade between Canada and Europe.

On November 2 and 3, the two Sub-committees of the Joint

Cooperation Committee will meet to review the activities of the working groups and the progress on joint projects over the past year and to plan new areas and methods of industrial and scientific cooperation. They will also prepare the JCC meeting which should take place in December at ministerial level.

LA TECHNOLOGIE DE POINTE DU TRANSPORT URBAIN CANADIEN EN VEDETTE A L'EXPO 86

De prime abord, il peut sembler curieux que le Canada, qui ne possède que deux agglomérations de plus de trois millions d'habitants et une seule ville de plus d'un million d'habitants, ait créé une forte industrie du transport urbain. Quoi qu'il en soit, cette industrie canadienne remporte de plus en plus de succès dans le monde au fur et à mesure que de nombreux pays se tournent vers elle pour s'équiper en matériel de transport public, fiable et moderne. Cela tient au fait que depuis de longues années, le Canada a formé de nombreux spécialistes dans les domaines du transport urbain et public. Les réseaux de transport urbain qu'ils ont conçus et construits répondent quotidiennement, en toute sécurité et de manière abordable, aux besoins de millions de gens dans le monde.

Les Canadiens ont dû également concevoir de l'équipement qui peut résister aux conditions climatiques les plus rigoureuses du monde. En effet, les températures au Canada sont extrêmes (-40°C à 35°C). Les fluctuations sont également considérables. C'est pourquoi le matériel canadien doit être conçu pour être efficace dans tous les types de climat. Le chauffage et l'air climatisé, la sécurité, le confort des passagers, la réduction du bruit et de la pollution ont fait l'objet de beaucoup d'attention.

L'augmentation des coûts de la main d'oeuvre et de l'énergie, les préoccupations que suscite la pollution, ainsi que la nécessité d'orienter les investissements vers un développement urbain plus rationnel, obligent les villes à faire de plus en plus appel à des réseaux de transport public. Au Canada, le nombre de passagers transportés a augmenté sensiblement; il est passé de quelque 250 millions à 1.220 millions en 1978. L'expérience canadienne a démontré qu'un réseau moderne de transport public bien conçu peut servir d'axe à une régénération urbaine et que le transport public offre plus qu'une simple alternative à la voiture privée.

Le modèle du transport urbain du Canada, c'est le système multi-modal de la ville de Toronto. C'est un réseau intégré de lignes de métro, d'autobus, de tramways et de trolleybus circulant efficacement sur les 632 km² du Toronto métropolitain. On a également mis au point des techniques pour établir des correspondances avec les autocars et les transports ferroviaires de banlieue. Le métro de Montréal, dont l'efficacité, le silence, la propreté et la beauté architecturale sont bien connus, est également un bon exemple. Ses rames automotrices, montées sur pneus, suppriment presque totalement le bruit et les vibrations. Dans le cadre complètement fermé où évolue le métro, sa suspension sur pneus permet d'obtenir des accélérations et des freinages sûrs et fiables.

Le matériel roulant, l'équipement et les systèmes ne sont pas les seules choses qu'offre l'industrie canadienne des transports. Les composantes et les sous-systèmes électroniques, électriques

ou mécaniques sont des éléments importants qui sont tous conçus, mis au point et fabriqués au Canada, et qui peuvent être utilisés dans le monde entier. Dans le domaine des systèmes électriques et électroniques, le Canada fournit une partie importante des instruments et des systèmes de contrôle des véhicules. Le mot "système" est ici employé pour désigner l'ensemble électrique ou électronique qui remplit une fonction importante dans le fonctionnement d'un véhicule ou d'un service de transport; cela va des systèmes de propulsion pour les véhicules aux systèmes de contrôle et de commande informatisés qui dirigent les mouvements du véhicule.

Cette technologie de pointe du Canada, et du monde, sera en montre lors de l'EXPO 86 à Vancouver, l'exposition internationale quadriennale qui couvrira tous les aspects du transport moderne et tout particulièrement du transport urbain. On attend plus de 10 millions de visiteurs à l'EXPO 86. Ceux-ci auront l'occasion de voir sur place les réalisations canadiennes dans le transport urbain et de les comparer avec les réalisations récentes des pays européens, et d'autres pays qui y participeront. L'EXPO 86 sera aussi un forum où les gouvernements, les sociétés privées et les individus pourront mettre des théories à l'épreuve et comparer leurs mérites respectifs. Le thème - L'Homme en mouvement - ouvre la porte à une exploration de l'impact des transports sur l'urbanisation, le développement national, les sports et les arts; l'importance des transports pour le commerce, le tourisme, l'exploration et la mise en valeur des ressources; les possibilités qu'offrent les transports en terrain accidenté, sous des climats extrêmes; dans l'espace et dans les océans; et le besoin urgent de trouver d'autres sources d'énergie et d'améliorer les systèmes de sécurité et de protection de l'environnement.

Un nombre impressionnant de symposiums et de conférences professionnelles se tiendront en marge de l'EXPO 86. L'EXPO 86 fournira aux journalistes, écrivains et cinéastes une occasion unique d'étudier les problèmes et les possibilités des transports et de diffuser à l'échelle internationale le résultat de leurs enquêtes.

Le Commissaire-général de l'EXPO 86 s'est déjà entretenu avec la plupart des membres du comité des foires et expositions de la CE et leur a proposé un plan préliminaire et conceptuel d'une Place de l'Europe. Le site en question est idéal pour toute activité de plein air, et se prête à des démonstrations tant sur terre que sur mer.

CANADIAN SCIENTISTS ARE STUDYING GEOTHERMAL ENERGY

Everyone knows that the centre of the earth is hot. Not so many, however, know that scientists are hoping to tap this source of heat to generate electricity. This can be done by running water over superheated rocks deep below the earth's surface. The water becomes steam. The steam runs turbines. Hence, drilling for steam is well on its way to becoming a viable alternative to drilling for oil.

Canada's "hot spots", places where molten magma from long dormant volcanoes is near enough to the surface to turn water underground directly into steam, are generally in remote areas of the Rocky Mountains or in the Northwest Territories where their power has limited use. Nevertheless, plans are already under

development to generate electricity for some industries in British Columbia and to heat water for space heating in some northern villages.

Geothermal heat will become more important as geological research and improved technology make it possible to exploit warm rock formations near population centres to supply specialized electrical and heat needs. It is theoretically possible to reach a worthwhile temperature anywhere by drilling deep enough, but in order to provide hot steamy water to a city like Toronto, one would have to drill about 9000 metres below the surface. At present this is neither technically feasible nor economically viable. There have been some experiments with deep drilling, however, in Saskatchewan, porous sedimentary rocks 2000 metres underground hold water at 63 degrees C, more than adequate to use in radiators at the University of Regina. The water will supply three buildings with geothermal heat as soon as a second hole is drilled to return the cooled water to its warm source.

Advanced drilling technology that may speed the search for useful heated rocks in other areas of Canada, especially the Atlantic provinces is being tested. It was discovered at Cornwall, Ontario, recently that fast drills can cut through 2000 metres of granite in less than 18 weeks. Researchers hope that the new technique can be used in Atlantic Canada to create steam-generating caverns as deep as 6000 metres. The techniques and equipment developed could also be exported once they have proved successful.

The Canadian Government's approach has been to identify the most promising areas and then to involve the relevant provincial government or utility in the development stage. To better define Canada's geothermal potential, a modest programme of resource appraisal is underway costing about 600,000 dollars annually. Total federal government expenditures on geothermal energy have been about one million dollars per year, including shared-cost projects. In 1981, a special parliamentary committee studying energy alternatives recommended that federal expenditures on geothermal energy be sufficiently large to define the size of the resource in Canada; to promote development of the extraction of steam or high temperature water; and to determine the feasibility of extracting thermal energy from hot, dry rocks.

MANITOBA: THE LONG TERM PROSPECTS APPEAR GOOD

The Province of Manitoba lies mid-way between Canada's Atlantic and Pacific coasts, and is a geographical paradox. Although so far from both oceans it has a long saltwater coastline on Hudson's Bay and contains over 100,000 lakes. Although considered one of the "prairie provinces" its prairie land is less than 15 percent of its territory, the rest being made up of forests and northern tundra. Manitoba is known for its long cold winters, but also enjoys three, and sometimes four, months of summer temperatures ranging from 20 to 35 degrees C. Winnipeg, the capital, is western Canada's oldest settlement, and in the first Green Guide that Michelin has produced on Canada it received a three star rating.

Manitoba has been weathering the economic slowdown relatively well. It expects a real growth of about 2 percent this year, and the inflation rate has been running at almost 2 percentage points below the Canadian average. Long term prospects, judging by the number of large scale investment plans being implemented, appear



Part of a buffalo herd roaming northern Manitoba

to be good. Agriculture has been the economic mainstay of the Province since its birth in 1870 and before, but there is increasing confidence in the development of a strong manufacturing sector.

This year the price of land was high, the grain harvests were good, but the market prices were disappointing. The most significant crops are grains, particularly wheat. Manitoba is host to much of Canada's grain marketing machinery - the Wheat Board, the Winnipeg Commodity Exchange and the Canadian International Grains Institute as well as the University of Manitoba Centre of Grain Research. In the trading room of the huge Commodity Exchange, feed wheat, feed oats, feed barley, rye, rapeseed, flaxseed, corn, gold and silver futures and options are traded. During the crop year ending in July 1981, there were 2.26 million futures contracts traded, valued at 11.9 billion dollars. Manitoba's agriculture, unlike that of the other prairie provinces Saskatchewan and Alberta, is quite varied and includes market gardening and livestock production.

For some years, manufacturing has been a bright spot and employment has remained constant. Capital investment in this sector rose 68.7 percent last year. The garment, furniture, food and machinery plants serve the expanding markets of western Canada and are suffering less from the recession than their eastern counterparts. Winnipeg has become an important centre for the manufacturing of aircraft components, buses and railway rolling stock, much of which is exported. (A special edition of "Canada Today", devoted to Manitoba, was published in October 1982 by the Canadian High Commission in London).

EN BREF

PREMIER PRIX EUROPEEN ACCORDE POUR DES ETUDES EUROPEENNES AU CANADA

Le Conseil canadien des Affaires européennes a décerné son premier prix européen à M. Antonis Parras pour son mémoire de maîtrise intitulé: "Decision-making Affinities: Structural Changes in Agriculture in Canada and the European Community", qui fut soumis au mois de mars 1981 à l'école d'Administration publique de l'Université de Carleton. Le mémoire de M. Parras tire des comparaisons originales et instructives entre les expériences canadiennes et européennes.

Le Conseil canadien des Affaires européennes est une organisation dont la principale réalisation consiste en la publication de la revue d'Intégration européenne. Le Conseil est appuyé par les secteurs public, privé et universitaire dans son mandat.

WILDLIFE AREA GIVEN PROTECTION

Polar Bear Pass on Bathurst Island in the Northwest Territories has been named a national wildlife area by the federal government and will receive long-term management and protection.

The decision to make the site a wildlife area came as a result of recommendations by the International Biological Programme (IBP). Polar Bear Pass has been an ecological site under the programme, which is a cooperative effort by 58 nations, including Canada, for the preservation of natural areas for scientific study.

As a national wildlife area, Polar Bear Pass will come under the jurisdiction of the Canada Wildlife Act and Environment Canada and will be managed jointly with Indian and Northern Affairs Canada and the government of the Northwest Territories.

WHAT CANADIANS ARE THINKING ABOUT THE ECONOMY AND BUSINESS

When asked about their biggest worries, 80 percent of Canadians mention unemployment or inflation. Concern about unemployment has more than doubled since last November (from 12 percent then to 26 percent now). Possibly to accommodate the rising worry about jobs, fewer Canadians today mention inflation, high prices or our economic situation (54 percent rather than 61 percent). When asked to identify the biggest threat to Canada, 46 percent of Canadians chose "big government", 29 percent "big labour" and only 13 percent "big business". "Big government" seems most threatening to those residing in Ontario (54 percent) and the prairie provinces (55 percent). Only Quebec placed "big labour" (43 percent) ahead of government (28 percent). Along with the feeling that business holds little threat, only 40 percent of Canadians believe that future business conditions will be good. This compares to 66 percent in 1981. Canadians in British Columbia (19 percent) and in the Atlantic Provinces (27 percent) are most pessimistic, while Quebecers (55 percent) appear to have most confidence in future business conditions.
(From the Gallup Report).