

M. J. J. J.



Direction de l'Information
Ministère des Affaires extérieures
Ottawa Canada

Bulletin

hebdomadaire canadien

Vol. 25, No 20

20 mai 1970

AIR CANADA - RAPPORT ANNUEL DE 1969

La Société Air Canada a enregistré un bénéfice net de \$1,548,000, après impôts, et un rapport de rentabilité de 4.8 pour cent en 1969. Ces chiffres figurent au rapport annuel de la Société déposé récemment à la Chambre des Communes par le ministre des Transports, M. Donald Jamieson. En 1968, les résultats avaient été respectivement de \$8,184,000 et 6.3 pour cent.

Dans son rapport, M. Yves Pratte, président du Conseil d'administration, signale que la diminution est d'abord attribuable à la réduction du trafic causée par la grève de l'Association internationale des mécaniciens et des employés de l'industrie aérospatiale. Parmi les autres facteurs qui expliquent le résultat financier décevant du dernier exercice, le

rapport mentionne le développement accéléré de l'affrètement dans le marché transatlantique, la hausse des frais et le ralentissement de l'économie canadienne.

Les revenus d'exploitation n'ont augmenté que de 4 pour cent en atteignant \$404,652,000, tandis que les dépenses d'exploitation, qui se sont établies à \$386,188,000, représentaient un accroissement de 7 pour cent. La grève de l'IAM & AW, qui a immobilisé tous les avions pendant un mois, s'est soldée par une perte de revenus d'environ 40 millions de dollars et, en outre, la Société a perdu une part appréciable du trafic estival aux mains d'autres transporteurs.

L'arrêt de travail de trois jours déclenché à l'automne par les techniciens en électricité affectés aux aéroports, et une menace de grève en décembre de la part des contrôleurs du trafic aérien (tous employés du ministère des Transports), ont également eu des conséquences sérieuses.

Les revenus-passagers, qui constituent les quatre cinquièmes du total, se sont accrus de 1 pour cent seulement. Le rendement moyen par passager-mille est tombé de 5.84 cents à 5.80 cents, surtout en raison de la popularité accrue des rabais consentis sur les lignes nord-américaines aux personnes âgées et aux jeunes passagers qui voyagent selon la disponibilité des places. Les services méridionaux et transatlantiques ont accusé un rendement plus élevé.

Le rapport révèle que, sur les lignes intérieures, les prix des services-passagers sont restés inchangés en 1969, bien que ceux des lignes intérieures des États-Unis aient augmenté d'environ dix pour cent.

Les revenus des affrètements se sont accrus de 73 pour cent par rapport à l'année précédente pour atteindre \$8,837,000. Les revenus-marchandises ont augmenté de 19 pour cent et les revenus-courrier, de 10 pour cent, cependant que le taux par tonne-mille pour les services nord-américains passait de 50 cents à 48 cents. Les revenus-messageries sont restés stationnaires.

SOMMAIRE

| | |
|---|---|
| Air Canada - Rapport annuel de 1969..... | 1 |
| Vente de blé à la Syrie..... | 2 |
| Accord Canada-États-Unis sur la pêche..... | 3 |
| Mission commerciale de l'Europe de l'Est..... | 3 |
| Les paralysés des jambes..... | 4 |
| La construction du nouvel aéroport de Montréal..... | 5 |
| Subvention à l'Institut international d'agriculture du Nigéria..... | 5 |
| Quartier général des Forces armées dans le Grand Nord..... | 6 |
| Résultats des élections au Québec..... | 6 |

LES DÉPENSES

Au chapitre des dépenses, les traitements et salaires représentent le poste particulier le plus important. Leur accroissement de 8 pour cent constitue 42 pour cent de l'augmentation totale des dépenses d'exploitation. A la fin de l'année, le nombre des employés atteignait 17,138, une augmentation de trois pour cent, à rapprocher de six pour cent en 1968.

Les taxes fédérales, provinciales et municipales, à l'exclusion de la provision pour impôts sur le revenu, se sont élevées à 16.3 millions de dollars, neuf pour cent de plus qu'au cours de l'exercice précédent.

Les dépenses en immobilisations et en matériel se sont établies à 131.2 millions, de dollars dont près de 90 pour cent ont trait à l'acquisition d'appareils. Face à ces dépenses, la Société a emprunté du Gouvernement une somme de 75 millions de dollars à un taux d'intérêt moyen de 7.8 pour cent; pour le solde, elle a pratiqué l'autofinancement.

Les services réguliers ont assuré le transport de 6.4 millions de passagers, seulement 1 pour cent de plus qu'en 1968.

La grève et la concurrence des affréteurs ont fait reculer de sept pour cent le trafic-passagers régulier d'Air Canada au-dessus de l'Atlantique, qui avait augmenté de 13 pour cent en 1968.

Les services méridionaux ont aussi subi les effets de la concurrence plus vive offerte par les transporteurs réguliers et les affréteurs. Ils ont enregistré un accroissement de huit pour cent à rapprocher de 43 pour cent l'année précédente. Le trafic-passagers des lignes nord-américaines a accusé une augmentation relativement faible de quatre pour cent.

NOUVEAUX TARIFS

Air Canada est convaincue qu'à moins de simplifier et de modifier les tarifs des liaisons au-dessus de l'Atlantique-Nord, l'industrie du transport aérien ne pourra tirer pleinement parti de ses possibilités d'expansion.

Pour y arriver et aussi pour résoudre le problème que pose la concurrence des affréteurs, la société a proposé, en octobre, un "minitarif" destiné aux groupes de 50, 100 et 150 personnes empruntant les services réguliers, sans qu'elles soient tenues d'appartenir à une association. Bien qu'elle n'ait pas réussi à le faire accepter par l'entremise de l'IATA, Air Canada a joué un rôle de premier plan dans l'établissement des tarifs plus avantageux qui ont été finalement adoptés.

AMÉLIORATION DES SERVICES

En 1969, Air Canada a rétabli son service vers Bruxelles, qui est devenue sa dixième escale européenne et la soixante-deuxième de son réseau. Elle inaugurerà son service vers Prague au printemps de 1970 et elle espère pouvoir, en 1971, exploiter plusieurs nouvelles lignes en direction des États-Unis, à la suite de négociations bilatérales entre le Canada et les États-Unis.

Air Canada a amélioré sensiblement la qualité de ses services-passagers. Elle a étendu à d'autres longues liaisons canadiennes son service de repas "connaisseur", inauguré des bureaux commerciaux et des installations modernes à Edmonton, Calgary et Québec, et transformé les uniformes des hôtesses de l'air, des agents-passagers et des hôtesses au sol.

Elle a accru le nombre des vols en Amérique du Nord, vers l'Europe et les Antilles. Elle a offert plus de vols par jet, sans escale, vers un certain nombre d'endroits à travers le réseau.

Les services-marchandises ont pris une nouvelle ampleur. Ils ont exploité trois cargos-jets DC-8 toute l'année et, au cours du dernier trimestre, trois autres DC-8 ont été transformés en avions mixtes pouvant transporter 69 passagers en classe économique et sept plates-formes de marchandises. Une aérogare pour marchandises a été inaugurée à Winnipeg en février et une autre à Londres en septembre. Ces installations ont coûté respectivement 3,5 et 1.7 million de dollars.

En 1969, Air Canada a pris livraison de six DC-8-63 et de deux DC-9. Elle a vendu un DC-8-61 et 11 Vanguard. Elle a donné un Viscount au Musée national de la Science et de la Technologie. Le feu a détruit un autre appareil de ce type à Sept-Îles. En fin d'exercice, la flotte comprenait 112 appareils: 20 DC-8 de modèle standard, 12 DC-8 longs, 33 DC-9, 12 Vanguard et 35 Viscount. Les jets ont fourni 85 pour cent des sièges-milles, en comparaison de 75 pour cent en 1968.

Les sept DC-8 longs et les trois DC-9 dont la flotte doit s'enrichir en 1970 coûteront 96 millions de dollars. En 1972, Air Canada aura reçu, au coût de 176 millions de dollars, trois Boeing 747 de 365 places et six des dix Lockheed L-1011 Tristar de 270 places qu'elle a commandés.

VENTE DE BLÉ À LA SYRIE

La Syrie a acheté 200,000 tonnes métriques (7.4 millions de boisseaux) de blé canadien au coût d'environ 15 millions de dollars. C'est ce qu'a annoncé récemment M. Otto E. Lang, ministre responsable de la commission canadienne du blé.

La vente a été négociée par la société Northern Sales (1963) Limited, de Winnipeg, vendeurs de céréales à l'étranger pour le compte de la Commission canadienne du blé. On a déjà commencé à Sorel (Québec), à charger le premier navire et les expéditions de blé se poursuivront jusqu'en janvier 1971.

M. Lang a déclaré que cette transaction s'est effectuée grâce à notre programme amélioré de crédits à l'exportation. Le premier ministre a annoncé en juin 1968 que le Gouvernement étudierait et changerait au besoin les méthodes en cours pour la vente du blé afin d'améliorer la situation compétitive du blé canadien sur les marchés mondiaux.

M. Lang a fait remarquer que c'est la première vente importante de blé de l'Ouest jamais faite à la Syrie et qu'elle reflète l'étendue des efforts déployés par la Commission du blé et ses agents attirés.

ACCORD CANADA-ÉTATS-UNIS SUR LA PÊCHE

Le Canada et les États-Unis ont conclu, le 24 avril, un Accord relatif aux privilèges de pêche réciproque entre les deux pays. L'Accord a été signé, pour le compte du Canada, par M. A.W.H. Needler, sous-ministre, ministère des Pêches et Forêts et, pour le compte des États-Unis, par l'ambassadeur Donald L. McKernan, adjoint spécial pour les pêches et la faune, département d'État. L'ambassadeur McKernan se trouvait à Ottawa pour la réunion annuelle de la Commission tropicale interaméricaine du thon, présidée par M. Needler.

L'Accord permettra aux pêcheurs des deux pays de poursuivre sur une base réciproque les activités de la pêche commerciale qu'ils exerçaient jusqu'à trois milles des côtes de l'un ou de l'autre pays, jusqu'ici, et antérieurement à l'établissement des zones de pêche exclusives décrétées par le Canada en 1964 ou par les États-Unis en 1966. L'Accord entérine les ententes officielles sur les droits de pêche réciproque existant entre le Canada et les États-Unis depuis l'établissement de leurs zones de pêche respectives. Des conseillers des gouvernements provinciaux, des gouvernements des états et du gouvernement fédéral ainsi que les représentants de l'industrie de la pêche des deux littoraux des deux pays ont pris part aux négociations préparatoires à l'Accord. Les régions couvertes par l'Accord comprennent les littoraux de l'Est et de l'Ouest du Canada et des États-Unis, et les espèces visées comprennent toutes celles qui intéressent les entreprises de pêche commerciale des deux pays.

L'Accord n'aura aucun effet sur les revendications de l'un ou l'autre pays en matière de territoire ou de juridiction. L'article 6 de l'Accord prévoit que:

"Rien dans le présent Accord ne doit porter préjudice aux réglementations ni aux vues de l'une ou l'autre des parties concernant les eaux intérieures, les eaux territoriales, ni la juridiction sur les pêches ou les ressources du plateau continental; en outre, rien dans le présent Accord ne doit porter atteinte aux accords bilatéraux ou multilatéraux auxquels l'un ou l'autre Gouvernement est partie".

L'Accord est conclu pour une période de deux ans et ne s'applique qu'aux pêches commerciales et aux zones dont il est question dans l'Accord.

Les pêches des deux pays continueront d'être considérées à peu près comme auparavant dans les zones désignées comme étant des zones de pêche réciproque dans l'Accord:

a) La pêche du saumon à la ligne traînante, par les Canadiens, continuera d'être permise dans une zone de trois à douze milles au large des côtes de l'État de Washington. Les pêcheurs américains faisant la pêche du saumon à la ligne traînante pourront continuer leurs activités seulement au large de la côte de l'île de Vancouver.

b) La pêche au flétan du Pacifique dans la zone de pêche réciproque de chaque pays va continuer.

c) La pêche au chalut qui s'est pratiquée dans la zone de pêche réciproque de chaque pays par des navires de l'autre pays va continuer.

d) La pratique depuis longtemps établie du transfert du hareng sur les côtes des États-Unis et du Canada va continuer mais aucun des deux pays ne pêchera le hareng dans la zone de pêche réciproque de l'autre pays.

e) La pêche de toutes les variétés de palourdes, pétoncles, crabes, crevettes, ou homards, ne sera pas permise dans la zone de pêche réciproque de l'autre pays.

f) L'ouverture de toute nouvelle pêche par des navires de l'un des pays dans les zones de pêche réciproque de l'autre exigera consultation et accord entre les deux pays.

Les règlements de la pêche dans les zones de pêche réciproque de chaque pays doivent s'appliquer également aux pêcheurs des deux pays.

Lors d'une cérémonie de signature tenue dans la salle du Commonwealth de la Chambre des communes, des porte-parole des deux pays ont signalé que l'Accord traduit la collaboration amicale qui existe depuis longtemps entre les pêcheurs des deux pays, et confirme les excellentes relations qui existent entre le Canada et les États-Unis.

MISSION COMMERCIALE DE L'EUROPE DE L'EST

Neuf dirigeants des domaines de la technique et des achats, représentant quatre pays de l'Europe orientale, sont venus au Canada pour une visite de deux semaines de nos installations de production des billes, de scierie et de menuiserie.

La mission, qui fut parrainée par le ministère de l'Industrie et du Commerce, avait pour objet de familiariser les visiteurs avec les divers genres d'équipement canadien affectés à l'exploitation forestière.

Les fabricants et concepteurs canadiens de cet équipement, utilisé à partir du halage des billes jus-

qu'aux scieries, veulent accroître leurs ventes à l'étranger. Tous les pays représentés par le personnel de la mission (la Hongrie, la Bulgarie, la Yougoslavie et la Roumanie), envisagent d'importants projets d'expansion de leur industrie forestière. Les délégués ont rencontré des dirigeants de l'industrie canadienne et visité diverses installations de production de billes et d'usines de transformation.

Les membres de la mission se sont rendus à Plessisville et à Val d'Or, au Québec; à Ottawa, Woodstock et Thunder Bay, en Ontario, ainsi qu'à Vancouver et la région de Prince George, en Colombie-Britannique.

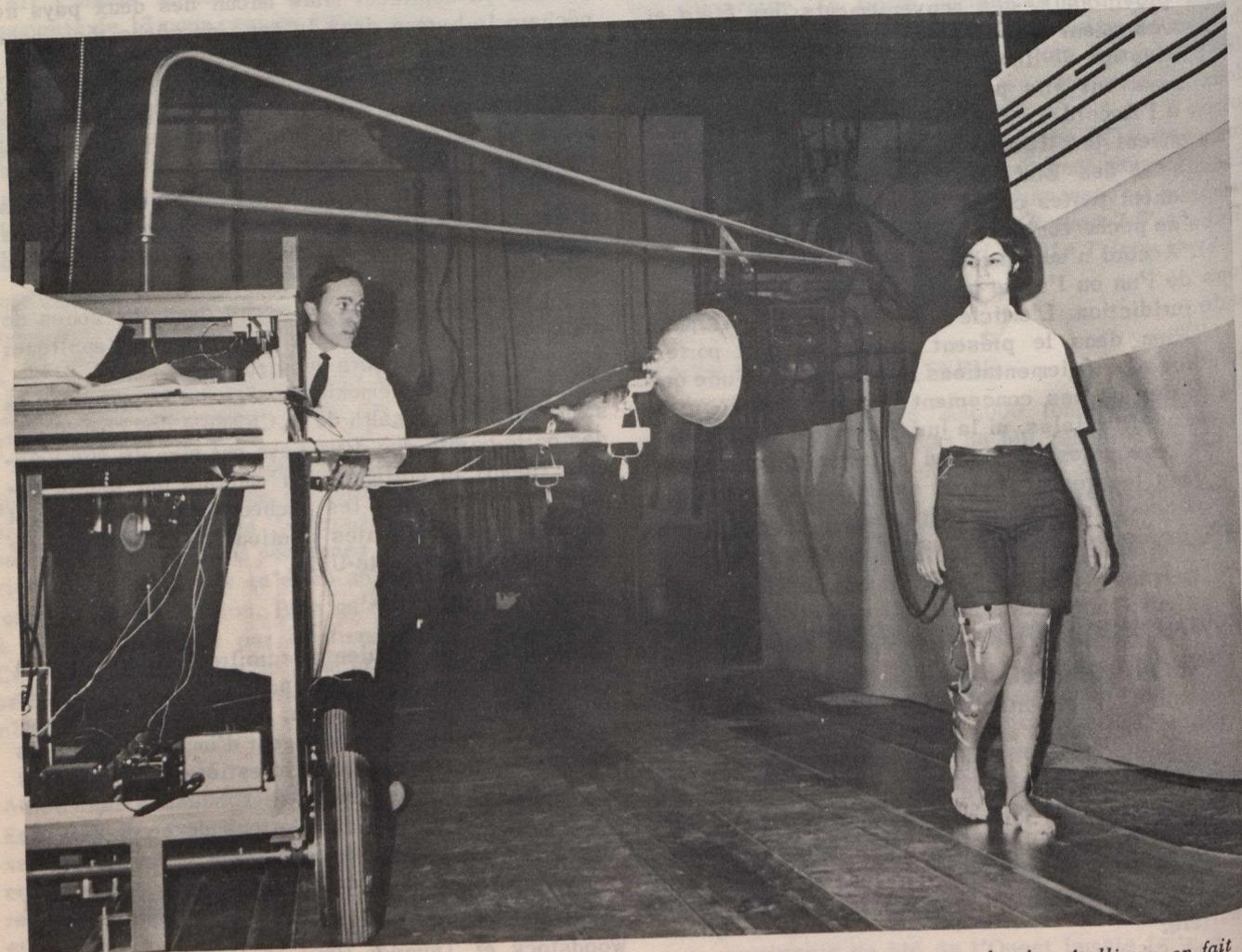
LES PARALYSÉS DES JAMBES

Joan Bryan, secrétaire de 21 ans à l'emploi du Conseil national de recherches du Canada est une des nombreuses personnes qui se prêtent à une étude de la cinématique de la marche effectuée par deux ingénieurs en bionique, de la Division de mécanique, le Dr Morris Milner et M. A.O. Quanbury. Cette étude fait partie d'un programme de recherche plus important visant à rendre la mobilité aux personnes affligées d'une paralysie totale des membres inférieurs, au moyen d'impulsions électriques programmées envoyées directement dans les muscles ou dans les nerfs-moteurs.

Ces deux ingénieurs estiment qu'il est nécessaire de disposer d'un instrument qui permettrait à un clinicien d'observer et d'enregistrer sur-le-champ le déplacement réel des articulations d'un malade pendant la marche. D'après eux, un tel instrument permettrait de déterminer les anomalies ou les changements de démarche chez des convalescents ou des malades munis de prothèses.

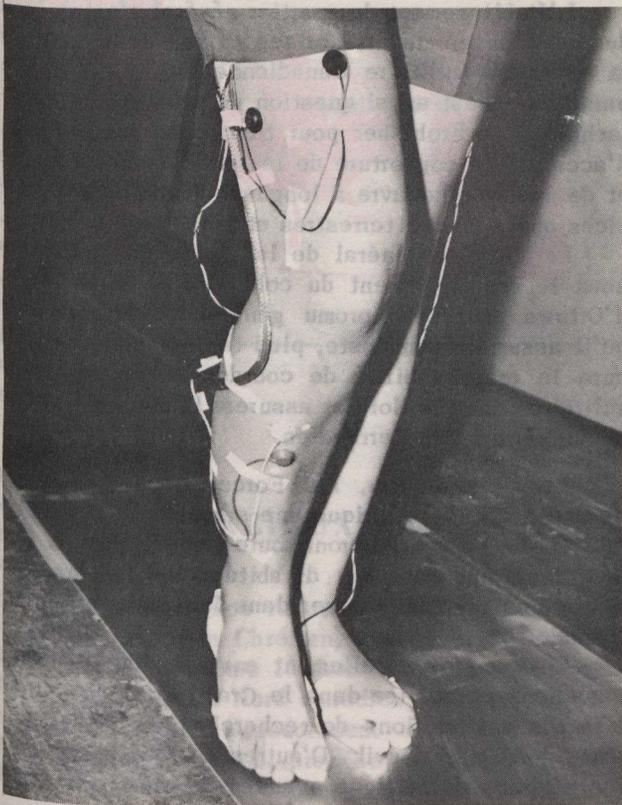
Le travail de Mlle Bryan consiste à essayer de marcher sous différentes conditions, créées par le Dr Milner et M. Quanbury, en vue de réaliser un système permettant d'analyser la marche en utilisant un ordinateur pour les calculs numériques.

Elle va et vient sur une bande métallique longue de 20 pieds, au rythme d'un signal électronique: un chariot porteur d'instruments l'accompagne parallèlement. Chaque fois que les plaques de métal fixées à ses talons et à ses orteils entrent en contact avec cette bande, des signaux sont transmis par des fils fixés à ses jambes et passant par une boîte de jonction maintenue à sa taille. Les signaux électriques émanant de muscles choisis sont recueillis par des électrodes spéciales dont les bomes passent également par la boîte de jonction; un calculateur numérique en facilitera l'analyse. La boîte de jonction est reliée par un câble multiconducteur à l'équipement installé sur le chariot. Une caméra de 16 millimètres filme les mouvements des jambes du sujet sur un arrière plan de références Gray codées.



La jambe de Joan Bryan est reliée par des fils électriques à l'équipement enregistreur sur le chariot. A

mesure qu'elle avance sur une bande métallique, on fait suivre le chariot et une caméra enregistre la position.



Après exploration par la sonde à spot mobile, chaque image du mouvement filmé sera analysée par l'ordinateur que le Dr Kasvand met actuellement au point. Sans ce programme, il faudrait analyser une par une, manuellement, toutes les images du film.

On espère obtenir les coordonnées planaires des différentes articulations et les variations des angles, formés aux articulations par les différentes parties des membres, en fonction du temps, c'est-à-dire les vitesses de rotation des membres et de leurs parties.

Aux cours de travaux antérieurs, le Dr Milner et M. Quanbury ont entrepris en collaboration avec le Dr John V. Basmajian, du Département d'anatomie de l'Université Queen, une étude des forces, de la dimension des électrodes et de la douleur liées à la stimulation électrique des muscles. Dans une série d'expériences, on a donné des impulsions aux jumeaux du mollet de onze sujets jusqu'à ce qu'elles soient intolérables; ces sujets se levaient sur la pointe des pieds lorsque leur corps était incliné de 5 à 10 degrés vers l'avant et même parfois lorsqu'il n'était pas incliné du tout. On en a conclu que l'on pouvait raisonnablement espérer produire, par stimulation électrique superficielle, environ 40 pour cent, au maximum, de la force volitive.

← *Électrodes de contact et électromyographiques fixées par ruban adhésif à la jambe d'un sujet.*

LA CONSTRUCTION DU NOUVEL AÉROPORT DE MONTRÉAL

Le ministre des Transports, M. Don Jamieson a signé récemment un contrat d'une valeur de 12 millions de dollars avec Les consultants en aéroports internationaux de Montréal, Ltée, pour la réalisation de la première phase de développement du nouvel aéroport international de Montréal qui doit être construit près de Ste-Scholastique, au Québec. L'aéroport doit être inauguré en 1974.

Une aérogare pouvant accommoder annuellement six millions de passagers, deux pistes d'envol, les pistes de roulement et tous les autres services essentiels font partie des travaux à réaliser dans cette première phase de développement. Les consultants en aéroports internationaux de Montréal, Ltée, s'engagent à fournir au Bureau d'aménagement du nouvel aéroport de Montréal les services professionnels de gestion requis pour les travaux de planification, de conception et de construction.

On estime que plusieurs centaines de millions de dollars auront été dépensés et qu'entre 75,000 et 100,000 emplois auront été créés dans la région de Ste-Scholastique lorsqu'on aura complètement terminé les travaux de construction de cet aéroport.

Le déboisement du terrain pour la construction de ce nouvel aéroport devrait débiter ce mois-ci.

SUBVENTION À L'INSTITUT INTERNATIONAL D'AGRICULTURE DU NIGÉRIA

Le Gouvernement canadien a approuvé l'octroi, sur une période de cinq ans, d'une subvention d'environ 3.7 millions de dollars canadiens à l'Institut international d'agriculture tropicale (IITA) d'Ibadan, au Nigéria.

L'annonce de la subvention canadienne a coïncidé avec les cérémonies qui ont marqué le 20 avril, à Ibadan, l'ouverture officielle de l'Institut. Le Canada a été représenté à ces cérémonies par M. Stuart Peters, conseiller spécial du président de l'Agence canadienne de développement international. M. Peters a été choisi comme l'un des 15 membres du Conseil d'administration de l'Institut lors de la réunion de ce conseil, le 18 avril dernier.

Créé en 1967 par la Fondation Ford et la Fondation Rockefeller, l'Institut est un centre de recherches et de formation technique dont le but est d'accroître le rendement et la qualité des cultures tropicales. Son programme s'étend à cinq grands secteurs de l'économie agricole: aménagement du sol et de la production agricole, amélioration des récoltes, protection de ces dernières, génie rural et économie agricole. Bien qu'effectué au Nigéria, le travail de l'Institut profitera à tous les territoires où se pratique l'agriculture tropicale.

La Fondation Ford a fourni l'investissement initial de 14.5 millions de dollars (É.-U.) pour la construction des bâtiments de l'Institut et pour son équipement scientifique. Elle a aussi consenti, en coopération avec la Fondation Rockefeller, à défrayer les dépenses d'administration par des subventions annuelles ne dépassant pas \$75,000 (É.-U.). Le Gouvernement du Nigéria a dépensé, pour sa part, 1.7 million de dollars (É.-U.) pour mettre à la disposition de l'Institut un terrain de 2,300 acres à côté de l'Université d'Ibadan.

La subvention canadienne permet au Canada de participer, avec les Fondations Ford et Rockefeller, à la direction de l'Institut. Le fait que le Canada possède une expérience considérable en matière d'entreposage et de manutention des produits de la terre ainsi que de leur protection contre les maladies et les insectes, est un appoint important pour l'IITA, car, dans certains pays tropicaux, les pertes dues à des méthodes défectueuses de conservation ou aux maladies végétales et aux insectes représentent jusqu'à 60 pour cent des récoltes des nouvelles plantes à rendement élevé.

QUARTIER GÉNÉRAL DES FORCES ARMÉES DANS LE GRAND NORD

Le ministre de la Défense, M. Léo Cadieux, annonçait récemment que les Forces armées canadiennes établiraient cette année à Yellowknife, dans les Territoires du Nord-Ouest, un quartier général permanent dont le rôle serait de coordonner les activités militaires sans cesse croissantes qui s'exercent dans les régions septentrionales du Canada.

Ce quartier général qui sera mis sur pied à Ottawa au cours du printemps et de l'été se déplacera sur Yellowknife à l'automne.

Le ministère de la Défense nationale effectue ses travaux dans le Nord en collaboration avec M. Jean Chrétien, ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien. On a choisi Yellowknife comme siège du quartier général de concert avec le ministère des Affaires indiennes et le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest

L'établissement du quartier général n'est qu'une des nombreuses mesures prises en vue de consolider la présence militaire canadienne au nord du 60e parallèle. Il est aussi question de créer un petit détachement à Frobisher pour l'entretien des avions, d'accroître la couverture de la surveillance aérienne et de mettre en oeuvre à longueur d'année des exercices opérationnels terrestres et de tactique aérienne.

Le quartier général de la région du Nord sera sous le commandement du colonel Ramsey Withers, d'Ottawa, qui sera promu général de brigade dès qu'il assumera son poste, plus tard au printemps. Il aura la responsabilité de coordonner les activités militaires dans le Nord et assurera la liaison avec le gouvernement des Territoires.

Le mois dernier, les Forces canadiennes ont commencé dans l'Arctique une série d'exercices terrestres qui se continueront toute l'année durant. Ces exercices ont pour but d'habituer les troupes aux opérations d'été et d'hiver dans les régions septentrionales.

On compte actuellement environ 400 militaires canadiens en service dans le Grand Nord, la plupart affectés aux stations de recherches en communications à Alert et Inuvik. D'autres sont en poste dans les stations de la ligne avancée de pré-alerte (DEW Line).

RÉSULTATS DES ÉLECTIONS AU QUÉBEC

| | 1970 | 1966 |
|-----------------------|------|------|
| Libéraux | 72 | 50 |
| Union nationale | 17 | 56 |
| Créditistes | 12 | - |
| Parti québécois | 7 | - |
| Indépendants | - | 2 |
| Total | 108 | 108 |