



# Bulletin

## hebdomadaire canadien

Vol. 27, N° 31

2 août 1972

### MESURES POUR ACCÉLÉRER L'ÉTUDE DES CAS D'IMMIGRATION

*Texte de l'exposé présenté le 22 juin à la Chambre des communes par le ministre de la Main-d'oeuvre et de l'Immigration, M. Bryce Mackasey au sujet des nouvelles mesures prises pour accélérer l'étude des cas d'immigration des personnes arrivant au Canada comme visiteurs et qui, par la suite, demandent le statut d'immigrant reçu.*

En 1967, le Parlement a adopté la Loi créant la commission d'appel de l'immigration et a éliminé des éléments de la Loi sur l'immigration qui avaient été adoptés 14 ans plus tôt. En même temps que cette nouvelle loi entrerait en vigueur, un nouveau Règlement d'immigration était promulgué par arrêté en conseil.

Pour la première fois, ce Règlement permettait à ceux qui visitaient le Canada de déposer une demande d'immigrant reçu, pendant leur séjour au pays.

Nous avons aussi accordé des avantages – tels que des crédits spéciaux pour ceux qui avaient déjà un emploi au Canada – à ceux qui faisaient la demande dans leur propre pays, selon la méthode traditionnelle de rechercher l'immigration vers un nouveau pays.

La Loi de 1967 précisait les procédures d'appel et renfermait, pour la première fois, le droit d'appel de parrains au Canada en faveur de personnes demeurées dans leur pays d'origine. Le Règlement prévoyait une sélection objective qui tenait compte de l'éducation, la spécialité, la demande professionnelle, la connaissance des langues, l'âge et d'autres facteurs. Il éliminait aussi tout ce qui, dans le système antérieur, pouvait être considéré comme discrimination involontaire. Il ne devait plus être question de race, de couleur, de croyance ni de sexe dans le choix des immigrants.

Le Règlement de 1967 se fondait sur l'idée qu'une politique libérale d'immigration est essentielle à la croissance économique et au rayonnement culturel de notre pays.

Le problème actuel de l'immigration ne concerne pas le calibre des milliers de personnes qui espèrent devenir immigrants reçus. C'est plutôt le nombre imprévu de personnes de haute qualité qui, en provenance de nombreux pays, sont maintenant victimes de ce qui est en fait un système d'appel pourtant digne et équitable. Il convient de noter qu'en 1971 le Canada a reçu plus de 120,000 immigrants, dont quelque 45,000 ont fait leur demande alors qu'ils étaient déjà chez nous comme visiteurs.

A peine cinq ans passés, personne ne pouvait prédire le formidable effet qu'auraient les voyages à l'ère des réactés. Peu auraient pu prévoir que quelque 38 millions de personnes allaient visiter le Canada à chaque année et que des milliers de visiteurs, aimant notre pays, allaient également décider de s'y établir en permanence.

#### SOMMAIRE

|  |   |
|--|---|
| Mesures pour accélérer l'étude des cas d'immigration ..... | 1 |
| Le bail É-U-Goose Bay est prorogé .....                    | 2 |
| Des professeurs retournent à l'école .....                 | 3 |
| L'ordinateur au service de la médecine .....               | 3 |
| Rapport de la Voie maritime .....                          | 3 |
| École pour aveugles à Sainte-Lucie .....                   | 4 |
| Essai de camionnage des grains .....                       | 4 |
| Des pulsoréacteurs pour dégager les aiguillages .....      | 5 |
| Enquête sur l'importation de textiles .....                | 6 |
| Accord général d'échanges Canada-URSS .....                | 7 |
| Cérémonies commémoratives à Dieppe .....                   | 7 |
| Le Kiowa remplace le Nomad .....                           | 8 |
| Emploi, gains et durée du travail .....                    | 8 |

Quelques souhaitables que soient les modifications à apporter à la Loi sur l'immigration, que l'on est à étudier avec soin, elles ne concernent pas la solution à apporter aux problèmes de l'heure. Leur solution en effet réside dans le règlement de la situation actuelle. Il nous a manqué, d'une façon ou d'une autre, la souplesse nécessaire pour statuer sur le nombre important de cas qui attendent une décision. En toute justice et sympathie humaines, nous devons sans délai trouver la solution à ces problèmes. Les modifications législatives seront pour l'avenir: elles peuvent attendre.

#### DIFFICULTÉS IMPRÉVUES

De notre impuissance à satisfaire au grand nombre de ceux qui voulaient être admis comme immigrants reçus fut constitué un imposant arriéré de causes à deux paliers de notre système, notamment au stade de l'enquête d'immigration et à celui de la Commission d'appel de l'immigration.

Un tel état de chose a créé bien involontairement des difficultés à un grand nombre de ceux qui cherchaient à devenir Canadiens. Par exemple, les délais trop prolongés intervenus dans l'appréciation définitive du statut d'immigrant a causé des difficultés d'ordre financier, obligeant certains immigrants à accepter un emploi sans autorisation. Notre objectif est de supprimer de tels délais et de voir qu'une telle situation ne se produise plus à l'avenir. J'ai bien l'intention de supprimer immédiatement les difficultés financières et les délais mais je n'entends pas modifier la politique fondamentale en vertu de laquelle il est interdit aux personnes qui viennent au Canada d'accepter un emploi sans y être autorisées.

#### LE PLAN

Je précise que le programme maintenant institué n'entre pas dans la catégorie d'une amnistie générale, comme cela s'est déjà produit dans le passé.

Le Plan envisagé comporte plutôt deux objectifs: le premier consiste à simplifier et à améliorer les formalités courantes afin d'empêcher l'accumulation continue des cas; et le second à supprimer les quelques 13,500 cas en instance que doit apprécier une équipe spéciale d'enquêteurs qui détermine, en présence du requérant et de son avocat, si le candidat doit être admis ou expulsé.

Le ministère augmentera le personnel des bureaux locaux de 260 employés qui seront chargés d'examiner et de réévaluer l'arriéré des cas afin d'enrayer les détails et de réduire rigoureusement le nombre de causes.

Le comportement des immigrants au Canada sera examiné, compte tenu de la facilité avec laquelle ils se sont adaptés à la vie canadienne, en attendant la décision de l'enquête ministérielle. On tiendra compte alors de la stabilité financière, des connaissances linguistiques et professionnelles, de la par-

ticipation à la vie de la collectivité et des possibilités d'emploi.

Nous comptons que notre action aura pour effet d'accorder le statut d'immigrant reçu à quelque 50 p. cent des requérants dont les cas font l'objet de l'arriéré. Le cas de ceux qui ne seront pas immédiatement acceptés immigrants reçus sera soumis à une enquête ministérielle, sans leur ravir évidemment le droit de recours devant la Commission d'appel de l'immigration.

Chaque requérant recevra une lettre l'avisant que le ministère procède à une révision de son cas. Il sera informé des facteurs sur lesquels cette révision se fondera, et on l'invitera à fournir tout autre renseignement tendant à démontrer qu'il s'est établi avec succès au Canada. On lui demandera également de produire des lettres de recommandation de citoyens ou résidents permanents du Canada.

Aux fins du présent examen, nous sommes disposés à suspendre l'application du Règlement à l'égard des personnes qui se sont établies avec succès au Canada, même si elles ont dû accepter un emploi sans autorisation.

#### NOUVELLES DEMANDES

Notre objectif est de voir que toute demande future d'immigrant reçu déposée au Canada soit appréciée en-deçà d'un mois, et lorsqu'une enquête sera nécessaire, de la tenir sans délai.

Nous comptons qu'à ce rythme, l'étude des nouvelles demandes sera terminée le 1er janvier 1973. Après cette date, aucune autre enquête ne viendra s'ajouter aux cas qui font l'objet de l'arriéré. La date limite pour le règlement des cas accumulés d'enquête ministérielle a été fixée au 1er avril 1974.

Le ministère reprendra l'examen de quelque 10,000 causes au greffe de la Commission d'appel de l'immigration, même si des mesures administratives ne peuvent servir directement à leur règlement...

#### LE BAIL É-U-GOOSE BAY EST PROROGÉ

Le secrétaire d'État aux Affaires extérieures, M. Mitchell Sharp, a annoncé que le bail des États-Unis à Goose Bay, Labrador sera prorogé jusqu'au 30 juin 1973. Ce bail devait expirer le 5 décembre 1972. Sa prorogation a été décidée mutuellement par les Gouvernements des États-Unis et du Canada.

Les intérêts canadiens à Goose Bay sont administrés par le ministère de la Défense nationale et le ministère des Transports.

On prévoit que la base à Goose Bay restera opérationnelle quoique les arrangements concernant son utilisation par les États-Unis puissent être modifiés. La prorogation du bail permettra une nouvelle négociation en des termes acceptables à la fois aux États-Unis et au Canada.

## DES PROFESSEURS RETOURNENT À L'ÉCOLE

Quelque quarante professeurs francophones de géographie d'écoles secondaires canadiennes se sont rendus à Ottawa à la fin de juin pour y suivre un cours de cartographie d'une semaine, offert par le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

Des membres de la Direction des levés et de la cartographie du ministère ont donné des conférences et organisé des exercices pratiques sur les techniques modernes de cartographie. Ces cours permettent aux professeurs de géographie de mieux comprendre les cartes topographiques et thématiques, ainsi que la photographie aérienne.

Les professeurs ont étudié les différentes étapes de la rédaction des cartes et commencé la semaine par des travaux pratiques sur le terrain, lesquels illustraient le fonctionnement de l'équipement moderne de levés. Ils se sont initiés à la gravure cartographique et à l'usage de la photographie aérienne, et ils ont visité la Photothèque nationale de l'air, les Archives publiques et l'atelier d'impression des cartes.

Ce cours a réuni des professeurs francophones de géographie du Québec, de l'Ontario, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et de l'Alberta.

## L'ORDINATEUR AU SERVICE DE LA MÉDECINE

Le Centre de documentation de l'Université Laval, qui s'intéresse de très près aux systèmes documentaires automatiques, a créé l'an dernier le Groupe d'exploitation des systèmes documentaires automatiques en médecine et en sciences (Gesydams), apprenons-nous en lisant *La vie médicale au Canada français*.

"Les membres de Gesydams ont une formation scientifique et sont familiers avec les problèmes de bibliographie et avec ceux que pose la recherche documentaire. A ce titre, ils concentrent leurs efforts sur le dépistage, l'analyse et l'exploitation des différentes banques documentaires automatiques."

Le travail de Gesydams se situe sur deux plans: avec l'utilisateur et avec le système. Le groupe rencontre les chercheurs intéressés, précise leurs besoins et les conseille dans le choix des banques documentaires à utiliser. D'autre part, avec le système, le groupe prépare le profil d'intérêt de chaque usager, c'est-à-dire qu'il traduit ses besoins documentaires sous la forme requise par l'ordinateur; il voit au bon fonctionnement du profil d'intérêt, de manière à en obtenir une efficacité de repérage maximale.

Le chercheur donne une brève description de son champ d'intérêt, quelques références pertinentes, une liste des éléments de repérage et le nom des banques auxquelles son profil sera soumis.

Les éléments permettant l'accès aux références de la banque sont les suivants: a) l'auteur (tous les

articles de tel auteur); b) l'organisation (les articles des auteurs dans une institution); c) titre d'un périodique (l'ordinateur fournit tous les articles publiés dans ce périodique); d) descripteurs (l'ordinateur signale les articles contenant ces descripteurs, soit comme mots du titre ou mots clefs); e) références citées (les articles qui citent cette référence); f) auteurs cités (les articles qui citent cet auteur).

Le service est offert à tous les chercheurs et professeurs de l'Université Laval et des institutions affiliées. En outre, l'équipe peut fournir aux autres secteurs de recherche indépendante (service gouvernementaux, universités, centres de recherche, etc.) des renseignements généraux sur les systèmes documentaires automatiques.

## RAPPORT DE LA VOIE MARITIME

En raison du régime des glaces, l'ouverture à la navigation sur la Voie maritime du St-Laurent a été reportée, pour la deuxième année consécutive, au-delà de la date de la reprise des opérations antérieurement fixée au premier avril. Les températures saisonnières, au-dessous de la normale en mars, ont atteint des degrés inférieurs à 1971 pour le même mois. De plus, les statistiques ont révélé des conditions climatiques beaucoup moins favorables comparativement à l'année précédente, particulièrement durant la période critique d'après-mars.

L'*Olau Syd* a ouvert la saison de navigation dans le secteur entre Montréal et le lac Ontario. A destination de Green Bay (Wisconsin) le cargo danois de 463 pieds est passé dans l'écluse de Saint-Lambert (Québec) le 12 avril, quelque peu avant midi.

Le canal Welland a mis des écluses en activité le 29 mars, accueillant à l'écluse No 8 le *Tadoussac* à destination de Sandusky, (Ohio). La saison a commencé à 8 heures pour y recevoir le trafic intérieur 24 heures par jour, avec l'assistance du brise-glace *Griffon* pour escorter les navires dans le lac Erié.

## PERSPECTIVES DE 1972

Le trafic par Voie maritime est appelé à une prochaine augmentation au cours de la saison. En effet, selon l'avis d'experts, les ventes céréalières conclues récemment avec la Russie et la Chine laissent croire que les exportations canadiennes de cette denrée atteindront les 800 millions de boisseaux au total pour les années de récolte 1971-72 et 1972-73. Compte tenu de l'optimisme de cette conjoncture et de l'acheminement impressionnant du tonnage au cours de la dernière saison, on prévoit que le trafic céréalière maintiendra vraisemblablement sa tendance spectaculaire.

En 1971, les tonnages de minerai de fer ont été en régression dans les deux secteurs de la Voie maritime, baisse due entièrement au recul de la

production de l'acier dans la région des Grands lacs. Ce ralentissement reflète un repli de la demande pour l'acier en plus du volume record d'acier acheminé vers l'Amérique du nord et des problèmes de hauts fourneaux éprouvés par les aciéries ontariennes. Les perspectives étant plus encourageantes pour 1972, il est permis de s'attendre à un record de production dans l'industrie canadienne de l'acier.

L'expectative d'un programme d'extension au sein des aciéries canadiennes et l'épuisement des stocks laissent entrevoir une hausse dans les échanges de charbon, soit un renversement de la tendance à la baisse manifestée lors de la grève dans les charbonnages aux États-Unis en 1971 et confirmée par une diminution des besoins des industries aux abords du lac Ontario.

Les trafics de fer et d'acier ne sont pas appelés à connaître l'essor de l'année précédente en raison des conventions de restrainte volontaire limitant les importations d'acier de provenance américaine à un niveau inférieur au volume record enregistré en 1971. La dévaluation du dollar américain et le rajustement des autres monnaies internationales devraient aussi en atténuer l'effet.

L'optimisme de la conjoncture économique indique pour le Canada et les États-Unis une activité accrue dans les mouvements de marchandises diverses autres que le fer et l'acier.

## ÉCOLE POUR AVEUGLES À SAINTE-LUCIE

De nouveaux horizons s'ouvriront bientôt pour les aveugles de Sainte-Lucie, dans les Antilles, alors que la réalisation d'un projet, proposé par le Club Rotary de Portage-la-Prairie (Manitoba), leur donnera l'occasion de subvenir à leurs besoins tout en participant à l'essor de l'industrie touristique de l'île.

En effet, *Castries Lions Club* et *St. Lucia Blind Welfare Committee* dirigeront un projet de construction d'une école pour les aveugles pouvant accueillir jusqu'à 40 étudiants. Ceux-ci recevront une formation scolaire et artisanale. Cette école sera pourvue de dortoirs, d'ateliers et de boutiques où l'on pourra acheter les articles fabriqués par les étudiants. En plus de garantir un revenu aux aveugles-artistes, la vente de ces articles permettra à l'école de subvenir à ses propres besoins. La construction est subventionnée par diverses sources: l'Agence canadienne de développement international (ACDI), *St. Lucia Lions Club*, *Royal Institute for the Blind*, de Grande-Bretagne, et le Club Rotary de Portage-la-Prairie.

D'autre part, c'est grâce à une bourse accordée par l'ACDI que M. Stephen Edmunds, de Sainte-Lucie, a pu recevoir une formation à l'"*Ontario Institute for the Blind*". M. Edmunds retournera bientôt chez lui pour occuper un poste parmi les cadres de la nouvelle école.

## ESSAI DE CAMIONNAGE DES GRAINS

La Commission canadienne du blé, la Commission canadienne des grains et les deux grandes compagnies de chemin de fer, le Canadien-National et le Canadien-Pacifique, de concert avec les compagnies de manutention des grains, les élevateurs ruraux et la *Saskatchewan Trucking Association*, ont tenté une expérience qui devrait fournir des renseignements sur le camionnage des grains.

Les deux terminus intérieurs qui participent à l'expérience sont celui de Saskatoon et celui de Moose Jaw, en Saskatchewan: on y transporte de l'orge en provenance de divers centres d'élevateurs. On a pour objectif de transporter environ 500,000 boisseaux par semaine aux deux endroits et d'atteindre un chiffre global de plus de 4 millions de boisseaux. Le nombre de centres d'élevateurs d'où l'on transporte des grains varie de semaine en semaine. Pendant une semaine, deux centres d'élevateurs ruraux ont fourni environ 200,000 boisseaux à un terminus. Pendant une autre semaine toutefois, on a transporté à chacun des terminus intérieurs des grains provenant de 15 élevateurs ruraux.

Bien que la Commission canadienne du blé indique toutes les semaines le volume désiré et les points de chargement des grains, il incombe aux expéditeurs fournis par la *Saskatchewan Trucking Association* de coordonner le mouvement des camions.

On ne se sert que de camions autodéchargeurs pouvant transporter au moins 800 boisseaux. Presque tous les camions de ce genre qu'on a pu trouver dans la région participent à l'expérience. On utilise de 14 à 20 camions par semaine pour chaque terminus.

### TEMPS ET COÛT

Le chargement d'un camion à l'élevateur rural dure en moyenne entre quinze et trente minutes et l'on atteint parfois le temps record d'une dizaine de minutes. Le déchargement au terminus intérieur dure en moyenne sept minutes et l'on a déjà déchargé jusqu'à 900 boisseaux en deux minutes et demie à Saskatoon.

Le coût de transport minimum est de sept cents et demi le quintal et s'applique à tout parcours de trente milles ou moins. Dans le cas de distances supérieures à trente milles, les taux augmentent en proportion; le prix d'un trajet de 120 milles, la plus grande distance jusqu'ici parcourue, est de vingt et un cents et demi le quintal.

On a choisi l'orge pour les besoins de cette expérience, parce que cette céréale est destinée à l'exportation.

Rentrent dans les objectifs de cette expérience des comparaisons avec le mouvement ferroviaire normal, selon la vitesse globale, la valeur de l'équipement, l'utilisation des installations, la facilité d'organisation du mouvement des camions et les taux de chargement et de déchargement.



## DES PULSORÉACTEURS POUR DÉGAGER LES AIGUILLAGES

Une version perfectionnée du pulsoréacteur qui propulsait les V-1, ces engins tristement célèbres, constitue la pièce maîtresse d'un réchauffeur expérimental sur lequel les ingénieurs du Conseil national de recherches du Canada (CNRC) fondent de grands espoirs pour mettre un terme aux pannes d'aiguillages causées par l'accumulation de la glace et de la neige.

Les ingénieurs du Laboratoire des basses températures du CNRC ont entrepris des essais sous conditions réelles d'un réchauffeur à convection ne

comportant pas de pièces mobiles. Les gaz chauds sortant d'un petit pulsoréacteur servent à créer un effet de trompe, ce qui permet de disposer d'un réchauffeur consommant deux gallons de propane à l'heure et portant en une minute 1,000 pieds cubes d'air au moins à une température comprise entre 190° et 225° Fahrenheit.

A l'époque où le chemin de fer a fait son apparition au Canada, on se contentait de nettoyer les aiguillages à la main mais l'automatisation et l'élimination de nombreuses stations secondaires, au cours des années cinquante, a entraîné une sérieuse réduction de la main-d'oeuvre dans ces zones. Avec l'introduction des aiguillages télécommandés et du concept du contrôle centralisé du trafic, il devenait absolument nécessaire d'assurer l'élimination automatique de la neige et de la glace des aiguillages. Plusieurs types de réchauffeurs ont été mis en service mais aucun n'a donné entière satisfaction.

### APPEL AU CNRC

Devant la gravité du problème posé par l'inefficacité de ce matériel, les compagnies canadiennes de chemins de fer ont dû, au cours de la dernière décennie, faire appel au Conseil national de recherches.

L'étude du réchauffeur à pulsoréacteur a commencé durant l'hiver de 1966-67, après une étude initiale ayant montré qu'aucun des réchauffeurs



Le réchauffeur d'aiguillage aux essais d'endurance dans le laboratoire du CNRC, près de l'aéroport d'Uplands, à Ottawa.

existants ne pouvaient répondre aux besoins. L'appareil le plus efficace à cette époque était un réchauffeur à convection fonctionnant au kérosène et dont le rendement horaire était inférieur à 200,000 BTU. La pompe à combustible, la soufflante, le transformateur d'allumage et le système de régulation exigeaient presque deux kilowatts d'électricité et lorsque l'on sait que la plupart des voies ferrées canadiennes traversent des régions à faible densité de population où la seule source existante d'énergie est celle nécessaire au fonctionnement des signaux et des aiguillages, on comprend que ce genre de réchauffeur ne peut convenir.

On a donc été amené, pour étudier le problème rationnellement, à placer un aiguillage principal de 22 pieds du Canadien-Pacifique dans la chambre froide de 50 pieds du Laboratoire des basses températures où l'on peut produire de la neige artificielle et des températures de  $-65^{\circ}$  F. avec des vents pouvant atteindre 40 milles à l'heure. La neige artificielle est obtenue grâce à de petites tuyères donnant des jets d'eau pulvérisée.



*Pulsoréacteur utilisé dans le réchauffeur.*

On a simulé dans la chambre froide une chute de neige d'un pouce à l'heure avec un vent de 15 à 20 milles à l'heure et une température ambiante de  $0^{\circ}$  F. et on a pu ainsi établir qu'il était nécessaire de produire 250,000 BTU à l'heure pour assurer le bon fonctionnement d'un aiguillage de 22 pieds pendant cinq heures. Ces essais ont permis de définir les objectifs à atteindre pour qu'un réchauffeur réunisse les conditions exigées. Ces conditions étaient les suivantes: débit thermique de 250,000 BTU/heure, combustion ou propane ou au kérosène d'aviation et consommation électrique de 100 watts.

Il a donc semblé intéressant de se servir comme brûleur d'une sorte de pulsoréacteur du type Marconnet produisant un jet instationnaire de gaz chauds dont l'effet d'impact et l'apport thermique, s'ajoutant au fait que le dispositif n'a aucune partie mobile, permettraient d'atteindre l'objectif fixé.

Les pulsoréacteurs des V-1 comportaient des clapets mécaniques de faible endurance ce qui a amené les chercheurs du CNRC au Canada et du *Naval Research Laboratories* aux États-Unis, notamment, à faire des recherches sur les clapets aérodynamiques, c'est-à-dire ne comportant aucune pièce mobile. Plusieurs modèles ont été mis au point dont l'un, alimenté au propane, donne 250,000 BTU.

#### LES ESSAIS DU CNRC

Dans le système mis au point par le CNRC, les gaz chauds sont envoyés sous les rails au moyen d'une canalisation circulaire placée en avant de l'aiguillage. Sur la partie supérieure de la conduite se trouvent deux courtes tuyères horizontales adjacentes aux rails qui soufflent de l'air chaud le long du rail fixe en direction de la pointe de l'aiguille. Deux tuyères plus longues canalisent l'air chaud le long de l'aiguillage et le libèrent sur les plaques de glissement et entre les traverses pour prévenir l'accumulation de neige et de glace pouvant gêner le bon fonctionnement des parties mobiles de l'aiguillage.

Les essais en chambre froide ont montré que ce système permet d'assurer le bon fonctionnement d'un aiguillage de 22 pieds de long pendant cinq heures avec une chute de neige de trois pouces à l'heure, une température ambiante de  $0^{\circ}$  F et un vent de 15 milles à l'heure.

Quatre aiguillages sont actuellement à l'essai sur les lignes du Canadien-Pacifique, dont deux près de Perth, dans l'Ontario, dans la subdivision de Belleville du CP et deux sur la ligne principale du Canadien-Pacifique à environ 45 milles à l'ouest de Sudbury. Il faut y ajouter une cinquième installation au Laboratoire du CNRC, à Ottawa, où l'on procède à des essais d'endurance. Certaines pièces du pulsoréacteur peuvent atteindre une température extrêmement élevée, de l'ordre de  $2,400^{\circ}$  F, et ce n'est que par des essais de longue durée que l'on peut déterminer les matériaux convenables.

Si l'on se réfère aux statistiques fournies par les compagnies de chemins de fer, on constate qu'il y a actuellement en service environ 40,000 aiguillages ce qui est fort encourageant. Bien entendu, il ne sera pas nécessaire de doter tous ces aiguillages d'un réchauffeur automatique mais nous avons là, néanmoins, un marché potentiel de plusieurs milliers d'unités.

#### ENQUÊTE SUR L'IMPORTATION DE TEXTILES

La Commission du textile et du vêtement instituera une enquête pour savoir si l'importation des filés de polyester au Canada cause ou menace de causer, comme on le prétend, des préjudices sérieux à la production canadienne de textiles et de vêtements. L'enquête a été réclamée par l'Institut canadien des textiles.

La Commission soumettra un rapport au ministre de l'Industrie et du Commerce au sujet des conséquences pour la production canadienne de l'importation de filés de polyester relevant des postes tarifaires 56105-1 et 56110-1.

Les entreprises qui le désirent peuvent soumettre des mémoires relatifs à cette enquête au plus tard le 15 août 1972. Au besoin, la Commission entendra des témoins et les séances seront publiques si, de l'avis de la Commission, la nature des renseignements devant être divulgués le permet.

Tout fabricant qui affirme avoir subi des préjudices et qui réclame des mesures spéciales de protection devra présenter un projet descriptif des modifications qu'il se propose d'apporter à son exploitation afin d'être mieux en mesure de faire face à la concurrence internationale sur le marché canadien.

## ACCORD GÉNÉRAL D'ÉCHANGES CANADA-URSS

Le premier ministre du Canada, M. Pierre-Elliott Trudeau et le premier ministre soviétique, M. Aleksis Kossyguine, signaient à Ottawa, l'automne dernier, un Accord général d'échanges touchant la coopération dans les domaines de la science, de l'éducation, de la culture et dans d'autres domaines. L'Accord prévoyait la création d'une Commission mixte, qui s'est réunie pour la première fois à Moscou du 7 au 9 juin 1972. La délégation canadienne, dirigée par le sous-secrétaire d'État adjoint aux Affaires extérieures, M. J.G.H. Halstead, comprenait également des représentants de ministères et d'agences du Gouvernement fédéral, de Gouvernements provinciaux et d'organisations ainsi que des membres du corps universitaire.

La Commission mixte s'est entendue sur un programme d'échanges entre le Canada et l'URSS pour 1972-1973. Les six principaux domaines de coopération sont les sciences, l'éducation, les arts, la cinématographie, la radio-télévision et les sports. On mentionne également les échanges entre organisations non gouvernementales et le tourisme. Les principes directeurs de tous les aspects du programme sont les avantages mutuels et la réciprocité.

L'un des principaux aboutissements du programme est l'établissement d'une coopération soutenue et à long terme touchant les sciences, les ressources et la mise en valeur de l'Arctique. Il a aussi été convenu de procéder à une grande variété d'échanges dans les domaines universitaire et éducatif, ce qui comporte, du côté canadien, l'établissement d'un programme national d'échanges en vertu duquel des diplômés canadiens compétents pourront poursuivre leurs études en URSS en échange d'un nombre égal de diplômés soviétiques qui viendront étudier au Canada. Dans le domaine des arts, le programme prévoit, entre autres choses, que le Ca-

nada et l'URSS échangeront, sur une base de réciprocité, des tournées d'au moins deux groupes artistiques de grande renommée et travailleront à ce que des tournées supplémentaires aient lieu durant la période où le programme demeurera en vigueur.

Le programme comporte également un effort de coopération touchant la diffusion commerciale et non commerciale de films ainsi que des ententes de coproduction cinématographique. La coopération entre la Société Radio-Canada et le Comité d'État du Conseil des ministres de l'URSS pour la télévision et la radiodiffusion est aussi encouragée. Il est également question de la coopération Canada-URSS dans le domaine des sports, et notamment du hockey.

## CÉRÉMONIES COMMÉMORATIVES À DIEPPE

A l'invitation du maire de Dieppe et avec le concours des autorités françaises, le Canada participera aux cérémonies qui marqueront le 19 août 72 le trentième anniversaire du raid de Dieppe. Ces cérémonies rappelleront le sacrifice de près d'un millier de Canadiens morts sur les plages de Dieppe en août 1942.

Le ministre des Affaires des anciens combattants, M. Arthur Laing et l'ambassadeur du Canada à Paris, M. Léo Cadieux, dirigeront la délégation canadienne qui comprendra en outre des membres du Sénat et de la Chambre des communes ainsi que des représentants des régiments et unités militaires qui ont pris part au raid. Le Révérend John Foote et le Colonel Cecil Merritt, titulaires de la Croix Victoria qu'ils se sont méritée lors de cet engagement, seront également invités à faire partie de la délégation officielle. Prendront part aussi aux cérémonies une garde d'honneur et une musique militaire des Forces armées canadiennes. La délégation se rendra à Londres à bord d'un avion militaire, gagnera Newhaven où elle s'embarquera vers Dieppe suivant ainsi la route empruntée par les unités d'assaut de 1942.

## LA SEMAINE DU CANADA À DIEPPE

La ville de Dieppe a proclamé la semaine du 13 au 20 août "Semaine du Canada". L'ambassade du Canada à Paris y présentera la péniche-exposition "Reflets du Canada" amarrée dans le port de Dieppe, ainsi qu'un festival de films canadiens, une exposition de photographies et une autre d'objets d'artisanat.

Plusieurs associations régimentaires canadiennes d'anciens combattants de Dieppe ont manifesté leur intention de se rendre à Dieppe afin de participer aux cérémonies commémoratives. En particulier, des représentants du *South Saskatchewan Regiment* dévoileront un monument élevé à la mémoire des leurs qui sont tombés lors de l'assaut à Pourville près de Dieppe en 1942.

## LE KIOWA REMPLACE LE NOMAD

Les Forces canadiennes ont réformé leur dernier hélicoptère *Nomad* CH-112, *Old 280*, au cours d'une cérémonie qui s'est déroulée dans la région de la Forêt noire, en Allemagne.

L'événement a été marqué par des défilés aérien et terrestre à Lahr, où sont stationnés les *Royal Canadian Dragoons*. C'est le brigadier-général Jacques Chouinard, commandant du 4e Groupement tactique mécanisé canadien, qui a passé la revue.

L'Armée canadienne et l'Aviation royale du Canada ont commencé, en 1961, à se servir du *Nomad*, ou *Hiller*, comme les Forces canadiennes l'appelaient, et le Groupe-brigade d'infanterie canadienne, basé à Soest, en Allemagne de l'Ouest, fut équipé de neuf de ces appareils en 1962.

L'Armée canadienne utilisait 25 *Nomad* aux fins de reconnaissance et de liaison, alors que l'ARC en affectait trois à l'entraînement.

Cet hélicoptère triplace léger, propulsé par un moteur six-cylindres Lycoming, refroidi à l'air, possédait une autonomie de deux heures et demie, et sa vitesse maximale était de 87 noeuds. En comparaison, le *Kiowa* qui le remplace est un quadriplace turbo-propulsé, qui peut voler trois heures et demie et atteindre la vitesse de 120 noeuds.

L'événement a rappelé beaucoup de souvenirs au capitaine Peter Dudley, du Fort Garry Horse et à l'adjudant Richard Middleton qui ont conduit le défilé aérien à bord du *Old 280*. En effet, il y a dix ans, à Soest, le lieutenant Peter Dudley pilotait le *280*, alors tout neuf, et le caporal Middleton en assurait l'entretien.

## EMPLOI, GAINS ET DURÉE DU TRAVAIL

Selon les estimations préliminaires, l'indice synthétique désaisonnalisé de l'emploi au Canada a progressé légèrement en avril. Toutes les branches d'activité ont connu une augmentation sauf le bâtiment et les travaux publics, et les services qui ont connu une baisse. Toutes les régions ont connu des augmentations sauf la région de l'Atlantique.

L'indice synthétique constitue la somme de l'ensemble des activités à l'exception de l'agriculture, de la pêche et du piégeage, de l'enseignement et des services connexes, des services médicaux et sociaux, des organisations religieuses, des ménages privés et de l'administration publique et de la défense. Toutes les statistiques sont basées sur les déclarations remises par les employeurs ayant 20 personnes ou plus à leur service au cours de n'importe quel mois de l'année.

L'indice synthétique non désaisonnalisé a aussi progressé en avril alors que cette progression s'est fait sentir dans toutes les branches d'activité et dans toutes les régions.

La moyenne synthétique des gains hebdomadaires (non désaisonnalisée) a aussi augmenté puisque toutes les régions et toutes les branches d'activité, sauf l'exploitation forestière ont progressé.

La durée moyenne du travail hebdomadaire a augmenté dans les industries manufacturières et dans le bâtiment et les travaux publics et a diminué dans l'extraction minière, tandis que les gains horaires moyens augmentaient dans ces trois secteurs d'activité.

L'indice synthétique provisoire désaisonnalisé de l'emploi en mars (1961=100) était à 129.9, soit 0.6% supérieur à février. Les plus fortes augmentations en pourcentage ont été enregistrées dans l'exploitation forestière (10.2%), l'extraction minière (2.5%) et dans le bâtiment et les travaux publics (1.8%). Toutes les provinces ont eu des augmentations dans le niveau de l'emploi sauf à Terre-Neuve, au Manitoba et en Saskatchewan où il y a eu diminution.

L'indice synthétique non désaisonnalisé de l'emploi au Canada a augmenté de 1.2% en mars. Toutes les branches d'activité ont progressé sauf l'exploitation forestière; toutes les provinces ont connu des augmentations sauf Terre-Neuve et le Manitoba.

Les gains hebdomadaires moyens non désaisonnalisés ont augmenté de 1.2% soit jusqu'à \$146.42. Toutes les branches d'activité ont contribué à cette augmentation sauf l'exploitation forestière et le bâtiment et les travaux publics. Les gains les plus importants ont été enregistrés dans les finances, les assurances et les affaires immobilières (\$3.58), les services (\$2.88) et dans les transports et les communications et les autres services publics (\$2.59). Ces gains ont été enregistrés dans toutes les provinces suivant une échelle variant depuis \$0.96 à Terre-Neuve jusqu'à \$4.57 à l'Île-du-Prince-Édouard.

Dans l'extraction minière, la durée moyenne du travail hebdomadaire est passée de 40.9 à 40.7 heures en février tandis que les gains horaires moyens grimpaient de 3c. pour atteindre \$4.24. Par rapport à mars 1971, le nombre d'heures a diminué de 0.4 heure et les salaires ont augmenté de 24 cents.

Dans les industries manufacturières, la durée moyenne du travail hebdomadaire a augmenté de 0.4 heure pour atteindre 40.0 heures en mars, soit une augmentation de 0.1 heure au cours de l'année. Les gains horaires moyens sont passés de \$3.43 en février à \$3.46 en mars, soit une augmentation de 25 cents d'une année à l'autre.

Dans le bâtiment et les travaux publics, la durée moyenne du travail hebdomadaire est tombée de 40.3 à 39.5 heures en mars, les gains horaires moyens ont baissé de 1c. pour atteindre \$4.99. Les niveaux de mars 1971 étaient de 39.5 heures et de \$4.69.