

1/8 870 400^e, soit à raison de 140 milles au pouce. La métrisation ne conservera qu'une échelle. On dressera des cartes au 1/250 000^e ou au 1/1 000 000^e ou au 1/5 000 000^e, par exemple.

Les panneaux indicateurs de distance, sur les routes, devront tous être changés. C'est ainsi que l'on peut déjà voir, depuis un an, des panneaux libellés, non plus en milles (1 mille = 1609 mètres), mais en kilomètres. Dans l'immédiat, l'utilisateur risque d'être désagréablement affecté par la métrisation lorsqu'il lui faudra remplacer certaines pièces de sa voiture. Si l'on veut éviter trop d'inconvénients, il faudra que les mécaniciens aient, pendant un certain temps, un stock


double de pièces de rechange et de clés calibrées, dans les normes anciennes et dans les normes métriques. Cependant, presque tous les constructeurs et les industriels qui travaillent pour l'automobile produisent déjà un grand nombre d'éléments selon les normes nouvelles. La normalisation des modèles et des pièces est très souhaitable; les entreprises internationales ou en relation avec l'étranger y trouveront un avantage non négligeable. Les Canadiens qui s'intéressent aux courses automobiles ont d'ailleurs, il y a longtemps déjà, renoncé à parler de la puissance des moteurs en pouces cubes. Les autres ne font pas difficulté à les suivre.

Quant aux pompes à essence, il sera relativement aisé de les convertir. Le prix unitaire sera simplement différent. La métrisation mettra heureusement fin à l'extrême confusion qui règne en Amérique du Nord du fait que l'essence est mesurée soit en gallons impériaux (4,54 l), soit en gallons américains (3,78 l): un même mot, mais deux mesures différentes. Reste à savoir si les Canadiens, faisant un pas de plus, exprimeront la consommation de leur voiture en nombre de litres aux cent kilomètres, ou bien, selon l'usage actuel (x milles au gallon), en kilomètres parcourus avec un nombre déterminé de litres. ■

Une ville nouvelle dans la forêt boréale

Leaf-Rapids: la grand'rue sous un toit

aménagement

 Située à huit cents kilomètres de Winnipeg, dans le nord du Manitoba, Leaf-Rapids est une ville nouvelle, conçue pour une population de quinze mille habitants, qui sera composée en grande partie des personnels travaillant à l'exploitation des mines (cuivre et zinc) du lac Kuttan.

Qu'une ville nouvelle surgisse dans le nord du Canada pour répondre à des besoins économiques n'a rien d'original. Ce qui l'est davantage, c'est le parti auquel s'est arrêté l'architecte, Leslie J. Stechesen, de Winnipeg, pour le centre de la ville. Avec ses boutiques, ses rues, ses bureaux, celui-ci sera tout entier englobé en un seul bâtiment. La rue principale, les rues adjacentes et la grande place autour de laquelle ces voies s'ordonneront seront sous un toit qui abritera en même temps tous les services qu'on est en droit d'attendre dans une agglomération urbaine de moyenne importance. On trouvera

dans le centre-ville un hôtel de quarante chambres, un hôpital, une école pour plus de six cents élèves, un grand magasin, un supermarché, un cinéma, un gymnase, une bibliothèque, un centre

culturel, les services administratifs et municipaux et, bien entendu, des bureaux et des boutiques. En somme, le cœur de la ville, avec sa diversité et l'animation qu'on peut y rencontrer,

Un quartier de Leaf-Rapids.

