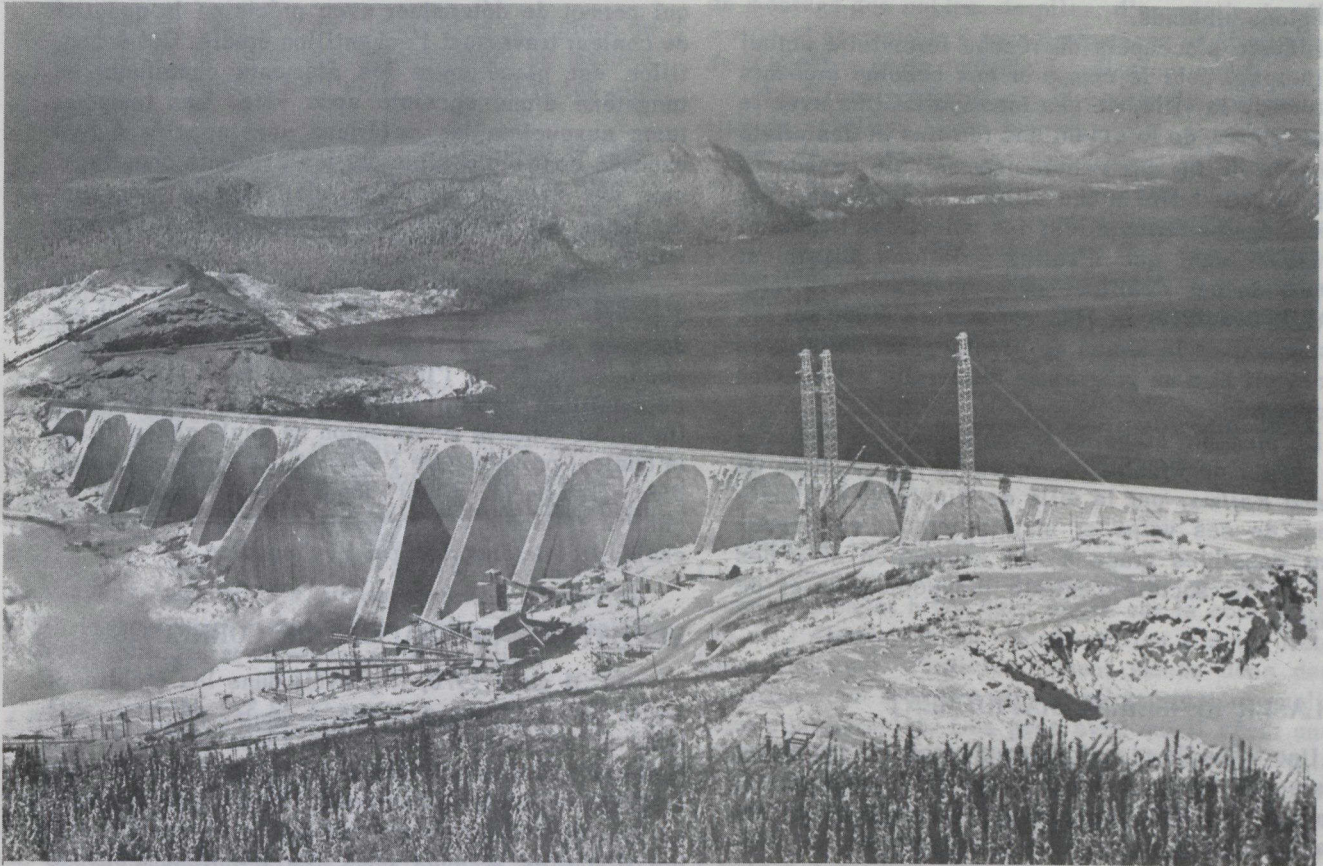


MANIC 5, ORGUEIL DU QUÉBEC*



En 1959, l'Hydro-Québec lançait les premiers travaux de l'aménagement des rivières Manicouagan et aux Outardes et y entreprenait la construction de sept nouvelles centrales d'une puissance totale de 5,500,000 kilowatts et d'une production annuelle de quelque 30 millions de kilowatts-heure.

La régularisation du débit de la rivière Manicouagan est assurée par le barrage Daniel-Johnson, le plus grand barrage à voûtes multiples du monde, construit à 125 milles de l'embouchure de la rivière. Ce barrage a créé le lac artificiel le plus grand d'Amérique du Nord; le réservoir de Manic 5 a en effet une superficie de 750 milles carrés; d'une capacité d'emmagasinement de 4,900 milliards de pieds cubes d'eau, il assure à la centrale une réserve utile de 1,250 pieds cubes d'eau et une hauteur de chute nominale de 491 pieds.

Le barrage a 703 pieds de hauteur et 4,310 pieds de longueur; son épaisseur est de 16 pieds à la crête et de 87 pieds à la base. Il est composé de 13 voûtes supportées par 14 contreforts assis sur le roc de fondation. Quelque 2,950,000 verges cubes de béton ont été nécessaires à la construction du barrage, mais il en aurait fallu cinq fois plus pour construire un barrage poids classique et dix fois plus de matériaux pour réaliser un barrage en enrochements.

Implantée sur la rive gauche de la rivière, à un demi-mille du barrage, la centrale de Manic 5 sera la plus importante du complexe Manic-Outardes avec une puissance installée de 1,300,000 kilowatts. Ses huit groupes générateurs entreront en service entre 1970 et 1972.

**(Troisième article sur les barrages hydro-électriques du Canada.)*

NOUVELLE APPROCHE DES PROBLÈMES FERROVIAIRES

Le ministre des Transports, M. Don Jamieson, a fait savoir que son ministère envisage, avec la collaboration du Gouvernement du Manitoba, de la *Metropolitan Corporation* du grand Winnipeg, du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, de rechercher de nouvelles approches et solutions des

problèmes créés par le passage de lignes ferroviaires dans les régions urbaines; une étude pilote des problèmes ferroviaires de la région métropolitaine de Winnipeg est projetée à cet effet.

Zones encombrées près des gares de triage, embouteillages aux passages à niveaux, camions lourds se rendant dans les gares du centre de la ville pour charger des marchandises sont des exemples de problèmes qui se posent dans plusieurs villes du Canada.