

UN PRIX D'EXCELLENCE AU CNA

Monsieur Fred Lebensold, architecte-conseil de la firme montréalaise Affleck, Desbarats, Dimakopoulos, Lebensold, Sise, a reçu récemment un Prix d'Excellence décerné pour le dessin architectural du Centre national des Arts. Le Prix est accordé dans le cadre du Concours pour ouvrages en béton 1971, qui "vise à promouvoir la qualité ainsi que l'utilisation originale et créatrice du béton dans la construction des édifices, ponts et autres ouvrages. Il veut également rendre hommage aux réalisations des architectes et ingénieurs du Canada." Le Concours est l'une des activités parrainées par le Conseil national de l'esthétique industrielle et par le ministère de l'Industrie et du Commerce, en collaboration avec la *Portland Cement Association*.

L'an dernier, l'Institut royal d'architecture du Canada, de concert avec la Fondation Massey, a reconnu le Centre national des Arts d'Ottawa comme étant un exemple remarquable d'une réalisation éminente de Canadiens dans le domaine de l'architecture et de la conception, et en conséquence, a décerné une Médaille Massey aux architectes du Centre. (Voir le *Bulletin hebdomadaire canadien* du 3 mars 1971).

En accordant ce récent honneur, le jury a donné ses commentaires à l'égard du Centre national des Arts: "Une excellente conception sur un emplacement difficile aux possibilités limitées ... édifice très fonctionnel où l'espace est organisé en fonction des usagers ... exemple remarquable d'un ouvrage où le béton préfabriqué et le béton coulé sur place sont utilisés concurremment pour la charpente et le revêtement." Fait intéressant à signaler, tout récemment la publication officielle des services diplomatiques de l'Union soviétique rapportait les propos du poète Andrei Voznesensky à la suite de son passage à Ottawa au début de 1970, et qui, au sujet du Centre national des Arts déclarait: "Fascinant, ce "Palais des Arts" d'Ottawa où tout est concentré et tourné vers l'intérieur ... un miracle de chaleur humaine."

Fred Lebensold, professeur invité de l'École d'architecture de l'Université McGill est né en Pologne: il est un diplômé en architecture de la *Regent Street Polytechnic* de Londres.

LE TERMINAL À CONTENEURS DE HALIFAX

A la vue d'un conteneur de 40 pieds (12.2 m.) rempli de 24 tonnes de marchandises qu'une grue décharge à Halifax (Nouvelle-Écosse), un vieux loup de mer hoche la tête en signe d'incrédulité: "Eh bien! quelques-uns de ceux-ci faisaient presque toute la cargaison d'un navire du temps de ma jeunesse." Or la grue continue le déchargement à raison d'un conteneur toutes les trois minutes, pendant plus de dix heures.

Inauguré en septembre dernier, le Terminal à conteneurs de Halifax s'étend sur un enclos pavé de

56 acres (22.7 hectares) et c'est le plus grand du Canada; vers la fin de 1971, il manutentionnait au rythme de 100,000 récipients par année.

A part les avantages manifestes de manutention, le conteneur a apporté de nombreux changements. On a dû réévaluer les routes traditionnelles et concevoir de nouveaux navires, un nouveau matériel de manutention et un nouvel équipement ferroviaire. Selon le ministère de l'Industrie et du Commerce, aucun pays n'a réalisé des progrès aussi rapides que le Canada dans la mise au point de ce système ultra-moderne de modules reliant le rail au bateau.

Halifax ne possède pas de grand secteur industriel; son succès comme terminal à conteneurs est axé sur le service du rail assuré depuis le quai jusqu'à l'intérieur du Canada et des États-Unis. Le plein succès de cette entreprise dépendra aussi d'un nouveau service de transport grâce auquel les conteneurs déchargés à Halifax seront expédiés sur de plus petits navires à d'autres ports de l'Est nord-américain et des Antilles.

Dans la rivalité qui l'oppose aux ports de la côte orientale des États-Unis au sujet du trafic de l'intérieur, Halifax a l'avantage d'être situé à plusieurs centaines de milles plus près de l'Europe sur la route du Grand cercle. Les navires faisant escale à Halifax doivent faire un détour de 20 milles (32.2 km) seulement, ce qui permet aux porte-conteneurs en route pour l'intérieur d'arriver à destination plus vite et à moins de frais.

Quatre grandes lignes de porte-conteneurs utilisent déjà le nouveau terminal:

Atlantic Container Line, qui dirige aussi les opérations de chargement et de déchargement, assure deux services hebdomadaires: l'un vers Gothenburg et Greenock, l'autre vers la Grande-Bretagne et l'Europe occidentale; *Dart Container-Line* assure une liaison hebdomadaire avec la Grande-Bretagne et l'Europe. Les porte-conteneurs de la *Caribbean Container Line* partent chaque semaine pour les Bermudes, les Bahamas, la République Dominicaine et la Jamaïque. En mai 1971, *Colombus Container Services* établissaient une ligne de transport direct vers l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Ces services seront assurés trois fois par semaine dès que les constructions navales auront livré d'autres porte-conteneurs.

COMMERCE AVEC ISRAËL

Le ministre de l'Industrie et du Commerce, M. Jean-Luc Pepin, séjournera en Israël prochainement afin d'étudier sur place les possibilités de participation du Canada dans les projets de transport, de communications, de production énergétique et autres, envisagés par le Gouvernement israélien.

"J'entreprendrai cette visite à l'invitation du Gouvernement israélien, a dit M. Pepin. Nous discuterons les développements des relations commerciales internationales qui intéressent nos deux pays.