



Bulletin

hebdomadaire canadien

Vol. 27, N° 5

2 février 1972

HOMMAGE AU PIONNIER DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE CANADIENNE

Le 8 janvier, la ville d'Oshawa (Ontario) était officiellement en deuil à l'occasion du décès, à l'âge de 100 ans, du Colonel R.S. McLaughlin, qui a contribué plus que tout autre à la création et à l'expansion de l'industrie automobile canadienne.

Robert Samuel McLaughlin, président du conseil d'administration de la *General Motors of Canada* et ancien vice-président et directeur de la *General Motors Corporation*, est décédé le 6 janvier après avoir consacré toute sa vie active à la fabrication de véhicules hippomobiles et automobiles. Sous sa direction, l'entreprise paternelle, la *McLaughlin Carriage Company*, fabrique prospère de carrosses, d'Oshawa, est devenue la gigantesque *General Motors of Canada Limited* dont la production annuelle s'élève présentement à 350,000 véhicules et qui compte, avec les autres filiales canadiennes de la GM, 30,000 employés.

Le Colonel McLaughlin a aussi beaucoup fait pour l'industrie canadienne en dehors du domaine de

l'automobile; il a été vice-président de la Banque Toronto-Dominion, directeur du Canadien-Pacifique, de la *Consolidated Mining and Smelting Company of Canada, Ltd.*, de la *McIntyre Porcupine Mines, Ltd.*, et de la *Moore Corporation* et, pendant plus de 30 ans, il fut membre du conseil exécutif et directeur de l'*International Nickel Company of Canada*. Il a également été directeur de la compagnie *General Electric of Canada Ltd.*, pendant 15 ans, et a occupé un poste analogue à la compagnie *Royal Trust* pendant 12 ans.

DÉBUT DE CARRIÈRE

Né le 8 septembre 1871 à Enniskillen, petit village situé à quelques milles au nord d'Oshawa, il a commencé à travailler à l'âge de 16 ans comme apprenti dans l'entreprise paternelle, la *McLaughlin Carriage Works*. A l'atelier de capitonnage, il touchait \$3 par semaine, dont il versait \$2.50 à son père pour sa pension.

Dès 1899, sept ans après être devenu associé de l'entreprise, il était devenu dessinateur en chef et avait déjà créé 143 modèles de carrosses et de traîneaux différents, tous mis en fabrication. De nouveaux modèles sortaient chaque année.

DÉBUTS DE L'ENTREPRISE AUTOMOBILE

Plusieurs facteurs ont influencé la décision de M. McLaughlin de se lancer dans l'entreprise de la construction de véhicules automobiles. L'arrivée de l'automobile en Amérique du Nord avait un certain attrait pour son esprit entreprenant. Il fut l'un des premiers hommes d'affaires à entrevoir que l'automobile remplacerait éventuellement le cheval et le carrosse et révolutionnerait les moyens de transport. Après s'être entretenu avec plusieurs fabricants d'automobiles américains, il décida que la Buick de William C. Durant était le seul véhicule qui pouvait correspondre à sa conviction que le succès de l'in-

SOMMAIRE

Hommage au pionnier de l'industrie automobile canadienne	1
Le Gouvernement tiendra ses engagements envers les fermiers	3
Le Programme d'importations de machines	3
Programme fédéral de dépollution	3
Des divinités grecques viennent embellir Toronto	4
Radioactivité due à un essai nucléaire	4
Un prix d'excellence au CNA	5
Le terminal à conteneurs de Halifax	5
Commerce avec Israël	5

dustrie automobile ne dépendrait pas d'une machine dispendieuse que peu de personnes pourraient se permettre mais serait plutôt assuré par une machine à prix modique qui saurait satisfaire à sa norme "d'une seule qualité, la meilleure". La *McLaughlin Motor Car Company*, dont R.S. McLaughlin était le président, fut formée deux ans plus tard.

Le 3 octobre 1907, Durant et McLaughlin signaient un contrat de 15 ans en vertu duquel Durant devait fournir les moteurs Buick pour les voitures que l'entreprise de McLaughlin s'engageait à concevoir et à fabriquer. Cent quatre-vingt-treize unités furent produites la première année.

Comme au temps de la fabrication des carrosses, M. McLaughlin dessinait lui-même le modèle des nouveaux véhicules automobiles, ce qu'il a continué de faire jusqu'à ce que les carrosseries métalliques fussent introduites, beaucoup plus tard.

Ses collègues américains ne tardèrent pas à reconnaître son génie des affaires et on lui demanda, en 1910, de devenir directeur de la *General Motors Corporation*.

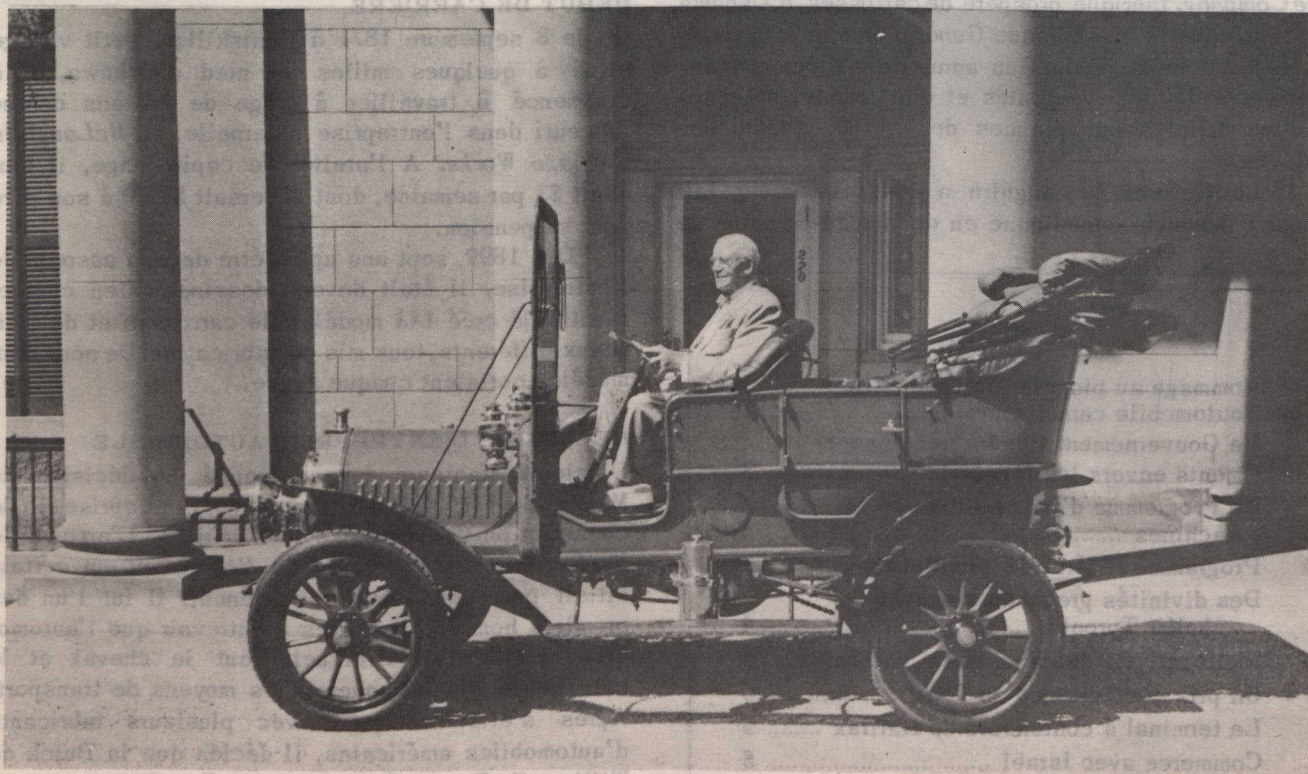
Pendant ce temps, la *Chevrolet* de Durant, nommée en l'honneur du conducteur de voitures de courses, Louis Chevrolet, qui devint un ami intime de M. McLaughlin, se vendait bien aux États-Unis. M. McLaughlin avait entrevu les possibilités qu'offraient ces véhicules plus légers et moins dispendieux; Durant lui proposa d'en entreprendre la production comme deuxième série de voitures.

La Chevrolet se vendit aussi bien que la *McLaughlin-Buick* et la petite entreprise était prospère. Toutefois, le contrat pour les moteurs Buick devait expirer en 1918 et la société Chevrolet de Durant avait été intégrée à la *General Motors* en 1908. En 1918, M. McLaughlin est donc parti pour New York et la *McLaughlin Motor Car Company* fut fusionnée à la *General Motors*.

SON PREMIER AMOUR: OSHAWA

"Plusieurs raisons m'ont incité à vendre, des raisons personnelles, économiques et sociales," a-t-il écrit par la suite. Une de ces raisons était que l'entreprise de M. McLaughlin était de loin le plus important employeur d'Oshawa et que la famille McLaughlin considérait que l'entreprise appartenait autant à la population d'Oshawa qu'à elle-même. "En faisant de l'industrie automobile d'Oshawa une filiale de la *General Motors*, nous en assurons l'expansion tout en garantissant les possibilités d'emploi. Par contre, s'il fallait s'aventurer à fabriquer notre propre marque de voitures au Canada, nous risquons fort de subir un échec et de créer du chômage," a-t-il ajouté.

Les directeurs de la GM posaient une condition, c'est que M. McLaughlin et son frère George continuent de diriger l'entreprise. M. McLaughlin devint président de la *General Motors of Canada* et son frère, vice-président, poste qu'il a conservé jusqu'à sa retraite en 1924. La même année, M. McLaughlin, alors âgé de 53 ans, décida lui-même de "ralentir



Le Colonel R.S. McLaughlin au volant d'une *McLaughlin 1908*, modèle F, une des premières automobiles fabriquée au Canada.

LE GOUVERNEMENT TIENDRA SES ENGAGEMENTS ENVERS LES FERMIERS

Le Gouvernement fédéral respectera tous les engagements pris ces derniers mois en vertu de la Loi de l'Office de stabilisation des prix agricoles afin de parer aux ennuis causés durant la période d'imposition de la surtaxe de 10 pour cent, par les États-Unis, a déclaré le ministre de l'Agriculture, M. H.A. Olson. "Il m'a fait plaisir d'apprendre la suppression de la surtaxe, et j'espère que toute l'industrie agricole sera en état d'accroître considérablement ses exportations au fur et à mesure que notre position concurrentielle ira en progressant," d'ajouter le ministre.

L'abolition de la surtaxe signifie que les exportations canadiennes aux États-Unis reviennent aux taux des tarifs douaniers qui avaient cours avant le 14 août. "C'est là une excellente nouvelle pour les producteurs d'un grand nombre de denrées," a dit M. Olson.

"En outre, le changement des rapports entre devises devrait améliorer la position concurrentielle des exportations agricoles du Canada en Europe et au Japon.

"Nous prévoyons que le dollar du Canada va se maintenir à peu près au pair avec le dollar des États-Unis, ce qui signifiera une progression de notre situation concurrentielle dans les pays du Marché commun d'Europe et au Japon.

"Ce sont là des débouchés où la position concurrentielle de nos produits vis-à-vis de ceux des États-Unis ne changera guère," a rappelé le ministre.

Au cours des quelques derniers mois, le Gouvernement a présenté des programmes d'aide à l'abattage des poules, d'achat de chair de dindon, de soutien de prix des pommes de terre, de stimulation à la vente des pommes et de paiements d'appoint sur la récolte de bleuets.

"Nous ferons honneur à ces engagements," a conclu M. Olson.

LE PROGRAMME D'IMPORTATIONS DE MACHINES

Les sociétés canadiennes ont importé des machines valant près de 380 millions de dollars sans payer de taxes d'importation en 1970, selon le rapport *Analyse du Programme des machines - Importations en 1970* distribué aux fabricants de machines canadiens par le ministère de l'Industrie et du Commerce.

Cette analyse détaillée des importations est effectuée chaque année dans le cadre du Programme des machines du ministère, programme qui est entré en vigueur le 1er janvier 1968. Le rapport traite de 42 grandes catégories de machines et d'équipement qui ne sont pas disponibles par l'entremise de la production canadienne. Cet ensemble de renseignements peut fournir aux fabricants de machines canadiens l'occasion de diversifier leur production au Canada.

Près de 18,000 demandes de remise douanière sont adressées au ministère chaque année dans le cadre de ce Programme. On juge le bien-fondé de ces demandes en fonction des besoins des consommateurs de machines et des possibilités de plus de 900 fabricants canadiens de machines et d'équipement. De cette façon, le consommateur dispose de toute la gamme des machines canadiennes, et le producteur qui fabrique le produit demandé est assuré d'une protection douanière.

PROGRAMME FÉDÉRAL DE DÉPOLLUTION

Le ministère de l'Environnement sera le premier parmi les ministères fédéraux à entreprendre l'élimination de la pollution causée par les installations fédérales au Canada.

Au cours du programme de nettoyage annoncé par M. Jack Davis, ministre de l'Environnement, le ministère dépensera environ \$2,208,000 pour éliminer, au cours des deux prochaines années, la pollution de l'eau et de l'air dont se rendent responsables trente-trois installations publiques, dans divers endroits du Canada.

Les objectifs du programme sont variables, allant de l'acquisition au coût de \$950,000 d'un équipement de filtration biologique des eaux usées de la pisciculture de la rivière Capilano, en Colombie-Britannique, à l'installation au prix de \$8,000 d'un incinérateur antipollution atmosphérique à la Station de recherches forestières de Candle Lake, en Saskatchewan.

Parmi les autres projets d'importance, on souligne l'aménagement d'un dispositif de \$200,000 pour le traitement des substances pouvant être dangereuses dans les déchets de laboratoire du nouvel Institut des eaux douces du ministère, à Winnipeg, et la construction au coût de \$100,000 d'un système de traitement secondaire des effluents de la Station biologique de Saint Andrews (Nouveau-Brunswick).

On a pris les dispositions nécessaires pour faire installer un équipement d'assainissement convenable sur deux grands bateaux du ministère, le *HUDSON* et le *WILLIAM J. STEWART*, dont les ports d'attache sont respectivement situés à Dartmouth (Nouvelle-Écosse) et à Victoria (Colombie-Britannique). Le dispositif traitera les effluents sanitaires, prévendra le déversement de déchets pétroliers, pourvoira à l'incinération sans pollution de certains déchets solides et au tassement de ceux dont l'évacuation doit s'effectuer à terre.

"C'est la première étape d'un programme de dépollution générale dans toutes les installations fédérales, a dit le ministre. Nous comptons faire atteindre à tous nos services déjà établis un haut niveau de salubrité. Tous les nouveaux aménagements, pour leur part, seront dès le début pourvus de dispositifs antipollution. En tant que ministre chargé de la protection de l'environnement canadien, nous devons donner l'exemple aux autres organismes."

DES DIVINITÉS GRECQUES VIENNENT EMBELLIR TORONTO

La plus grande sculpture de bronze jamais coulée au Canada sera érigée en face des nouveaux immeubles administratifs du Gouvernement de l'Ontario sur la rue Bay à Toronto. Il s'agit d'une pièce haute de 8 pieds et demi représentant un groupe de déesses qui, selon les Grecs de l'époque classique, personnifiaient ce qu'il y a de plus séduisant dans la beauté. *Les trois Grâces*, dont le coût se montera à environ \$65,000, est l'oeuvre du sculpteur et artiste de Toronto Gerald Gladstone. La sculpture se dressera au centre d'une gigantesque fontaine illuminée.

L'oeuvre, d'un poids de 3,600 livres, sera placée dans un bassin de 15 pieds de circonférence et constituera le support d'une cascade. En hiver on chauffera l'eau du bassin pour qu'elle ne gèle pas et, le soir, trente-deux projecteurs teintés de bleu et d'ambre produiront un effet de glace transparente. On utilisera deux grandeurs de fontaines, une pour l'hiver et une pour l'été; un système spécial régularisera le jet d'eau par temps venteux.



Le sculpteur canadien Gerald Gladstone (à gauche), discute de sa nouvelle sculpture de bronze, *Les trois Grâces*, avec M. Jares Auld, ministre des Travaux publics de l'Ontario.

M. Gladstone a commencé les premières esquisses de sa sculpture en avril 1970. "Le Gouvernement de l'Ontario m'a donné carte blanche pour cette sculpture, explique M. Gladstone. J'étais bien résolu

à ce qu'elle soit une contribution purement ontarienne à l'art. La plupart des sculpteurs font couler leurs oeuvres aux États-Unis ou en Europe, mais j'ai parcouru la province pour trouver une compagnie qui non seulement comprendrait ce que je voulais faire mais encore pourrait exécuter mes ordres et me communiquer la connaissance des processus de coulage dont j'avais besoin pour diriger le travail des ouvriers. J'ai eu la chance de trouver une telle compagnie, la *Mid Canadian Investment Castings Limited*, petite usine située près de Georgetown (Ontario). Les ouvriers avaient précédemment travaillé, entre autres choses, à un coulage de précision pour une industrie aérospatiale."

RADIOACTIVITÉ DUE À UN ESSAI NUCLÉAIRE

Le ministre de la Santé nationale et du Bien-être social, M. John Munro, a annoncé qu'une augmentation des taux de radioactivité atmosphérique a été observée au Canada. Les scientifiques du ministère qu'il dirige attribuent cette augmentation à un récent essai nucléaire dans l'atmosphère, effectué par la Chine, le 18 novembre 1971.

La Division de la Radioprotection du ministère de la Santé nationale et du Bien-être social fait régulièrement des échantillonnages de l'air dans le cadre de son programme de surveillance des retombées et a apporté une attention particulière à ces échantillons à la suite de l'essai de la Chine.

Une légère augmentation de la radioactivité a été observée dans les échantillons de Vancouver et de Calgary prélevés le 24 novembre, et a persisté à ce dernier endroit le jour suivant. Des augmentations ont été observées dans les échantillons d'Edmonton et de Regina prélevés les 25 et 26 novembre. Les augmentations étaient faibles mais précises et ont été confirmées par l'identification de certains éléments radioactifs éphémères tels que l'iode-131, le baryum-lanthanum-140 et le ruthénium-103 qui sont des produits caractéristiques d'une fission récente. Le niveau le plus élevé a été observé dans l'échantillon du 25 novembre provenant de Regina: l'activité radioactive est passée de 0.1 picocuries/mètre cube, activité normale à 0.6 picocuries/mètre cube. Les niveaux sont redescendus à la normale après le 26 novembre, dans toutes les stations. Il n'y a eu aucun signe d'augmentation de la radioactivité à d'autres endroits au Canada.

Bien qu'il n'existe aucun moyen d'établir de façon catégorique que cette augmentation temporaire des niveaux de radioactivité provenait de l'essai effectué par la Chine, les dates des observations susmentionnées, les tracés des trajectoires des déplacements d'air et la découverte de retombées à Hong Kong et au Japon tendent à appuyer cette conclusion.

M. Munro a souligné que la radioactivité, étant au niveau minimal détectable, ne présentait aucun danger pour la santé.

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.

Nous chercherons en même temps les moyens d'accroître le commerce déjà très actif qui existe entre le Canada et Israël."

Le ministre rencontrera M. Pinhas Sapir, ministre israélien du Commerce et des Finances, ainsi que d'autres membres du Gouvernement israélien.

Au cours de 1970, les exportations canadiennes vers Israël ont atteint environ 14.44 millions de dollars et les importations, 14.46 millions. Les exportations canadiennes se composaient principalement d'orge, de cuivre, d'aluminium, de fer et d'acier, d'amiante et de produits chimiques. Les exportations canadiennes en provenance d'Israël comprenaient des diamants, du filé de coton et du fil, des vêtements et des chaussures, des fruits et légumes et d'autres produits alimentaires.

HOMMAGE AU PIONNIER DE L'INDUSTRIE...

(Suite de la page 2)

ses activités" et s'adjoignit M. K.T. Kellar comme directeur général. M. Kellar devint plus tard président de la *Chrysler Corporation aux États-Unis*.

EFFORT DE GUERRE

M. McLaughlin est demeuré président jusqu'à la fin de la Seconde Guerre mondiale dans laquelle il a joué un rôle important en transformant l'usine en une immense fabrique de matériel de guerre. Dès le début de la guerre, il envoya un télégramme au Gouvernement pour lui annoncer qu'il mettait toutes les installations canadiennes de la GM à sa disposition; juin 1943 marquait, à la *General Motors*, la sortie du 500,000^e véhicule de guerre produit au Canada. En plus des véhicules, la chaîne de montage de la *General Motors* produisait un flot continu de canons et de fusils de modèles et de calibres divers, d'affûts et de supports, d'obus et de fuselages de bombardiers.

M. McLaughlin ajouta sa touche d'humour caractéristique à cet effort en entreposant sa voiture personnelle pour la durée de la guerre et en allant chaque jour au bureau avec son cheval et son carrosse.

Peu de temps après la fin de la guerre, M. McLaughlin fut frappé de la seule maladie grave qu'il ait connue de sa vie et demanda à prendre sa retraite. Il avait souvent répété qu'il prendrait sa retraite à l'âge de 70 ans, mais comme le Canada était en guerre lorsque cet événement se produisit, il était demeuré à la tête de l'entreprise. Mais, même après la guerre, la *General Motors* ne voulait pas se départir de ses services et le persuada de demeurer au poste de président du conseil d'administration des filiales canadiennes et vice-président et directeur de la corporation américaine.

LE PHILANTHROPE

Plusieurs sociétés philanthropiques plaçaient le nom

de M. McLaughlin bien haut sur leurs listes, et pour cause. Il a donné plusieurs millions de dollars à des programmes éducatifs et des oeuvres de charité et il a occupé divers postes dans la Croix-Rouge canadienne, la Ligue navale du Canada, la *National Boy Scouts Campaign Fund*, l'*Ontario County War Finance Committee* et l'*Oshawa Community Fund*. Au cours de la guerre, il a également assumé les frais de la production d'un film sur l'oeuvre de la Croix-Rouge. Il s'est toujours montré très généreux envers le *Greater Oshawa Community Chest* (Caisse de bienfaisance d'Oshawa).

Ses bonnes oeuvres ne se limitaient pas à Oshawa cependant. En 1951, il a doté de plusieurs millions de dollars une fondation destinée à offrir une aide financière suffisante aux diplômés des écoles de médecine du Canada. Les bourses décernées permettent aux jeunes médecins d'étudier à l'étranger et de prendre leur épouse et leurs enfants avec eux.

M. McLaughlin a donné plusieurs millions de dollars à l'Université Queen's pour la construction de la *McLaughlin Engineering Building*, qui abrite la faculté de génie, et l'achèvement de *Wallace Hall* et de la résidence féminine, *Adelaide House*. En reconnaissance de sa générosité, l'Université Queen's lui a décerné un doctorat honorifique en droit. Il détenait également des diplômes honorifiques de l'Université de Toronto, de l'Université York et de l'Université McMaster. Au cours des dernières années, il avait financé la construction du *McLaughlin College*, de l'Université York, et du Planétarium McLaughlin du Musée royal de l'Ontario. A l'automne de 1968, M. McLaughlin a versé \$500,000 au fonds de construction de l'Université de Montréal.

Le Colonel McLaughlin figurait sur la première liste des Compagnons de l'Ordre du Canada en 1967. De nombreuses organisations, petites et grandes, rivalisèrent entre elles pour imaginer des façons de lui rendre hommage à l'occasion de son centième anniversaire, le 8 septembre 1971. Tout au cours de l'année qui l'a amené à cette étape, des hommages lui furent rendus sous diverses formes: le Gouverneur général lui présenta, au nom des Scouts du Canada, une médaille d'or frappée spécialement pour l'occasion; ses associés de la *General Motors* lui offrirent une sculpture de bronze faite sur commande; le Régiment de l'Ontario, dont il fut le colonel honoraire pendant bien des années, organisa un défilé spécial en son honneur; des offices religieux furent organisés en plein air; on lui offrit une copie-souvenir du film de l'Office national du film, relatant sa vie, *The Oshawa Kid*; des expositions furent montées au Musée royal de l'Ontario et au Planetarium McLaughlin, et des défilés, des expositions florales, des cérémonies et des festivals furent organisés en hommage au Premier Citoyen d'Oshawa.