

Hebdo Canada

Ottawa
Canada

Volume 12, N° 22
le 30 mai 1984

La construction routière au Canada	1
Visite officielle du président du Mexique à Ottawa	4
Mme Sauvé inaugure son mandat par un appel en faveur de la paix	5
Nouvelle entente sur les pêches conclue avec l'URSS	5
Inauguration du monument à la mémoire de Gilles Villeneuve	6
Une dernière photo officielle	6
Des fossiles de deux cents millions d'années	6
La chronique des arts	7
Nouvelles brèves	8

La construction routière au Canada

La construction des routes canadiennes devint nécessaire vers la fin du dix-huitième siècle et au début du dix-neuvième pour les militaires et les colons.

À mesure que la colonisation augmentait, il s'avéra de plus en plus nécessaire de relier les centres par des routes. Les premières étaient de trois types principaux : les routes de pontage, les routes en planche et les routes en macadam.

Les routes de pontage étaient faites de rondins alignés en travers de la route. Les routes en planche apparurent en Amérique du Nord près de Toronto en 1835 et furent remplacées par les routes en macadam, construites vers 1837 dans le Haut-Canada. Vu la condition des routes en terre ou en gravier, le chemin de fer, dès le milieu du dix-neuvième siècle, devint un moyen de transport plus important.

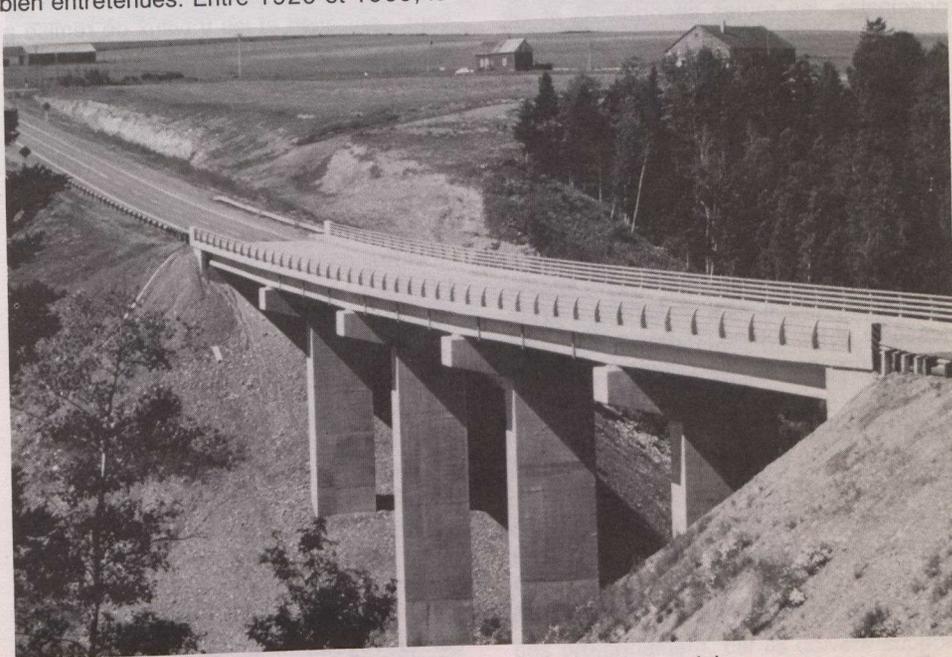
Au début, l'entretien des routes était quasi inexistant et ce n'est que lors de la Première Guerre mondiale que le Canada a envisagé de se doter d'un réseau « moderne » de routes bien construites et bien entretenues. Entre 1929 et 1969, le

nombre de routes a décuplé et, depuis, la construction routière est devenue une science exacte qui utilise des techniques et des outils perfectionnés.

Situation actuelle

De nos jours la responsabilité de la construction, de l'amélioration et de l'entretien des routes incombe avant tout à chaque gouvernement provincial. Toutefois, comme la plupart des routes traversent des frontières interprovinciales, il y a habituellement consultation entre les divers gouvernements sur le plan de la construction et du financement. Il existe également un programme d'uniformisation des normes de construction dans tout le pays.

La participation du gouvernement fédéral à la construction des routes et aux programmes d'entretien découle soit d'ententes constitutionnelles, soit d'ententes fédérales-provinciales. De plus, de nombreux ministères participent régulièrement aux projets de construction routière. La mise en œuvre de programmes de construction et d'entretien des routes traversant ces



Le pont Five Fingers situé sur la route 17, au Nouveau-Brunswick.



Affaires extérieures
Canada

External Affairs
Canada



Mise en place de ronds d'armature pour la construction de ponts le long des autoroutes 401, 410 et 403 en Ontario.

terres fédérales, jusqu'à maintenant la responsabilité du gouvernement fédéral, est de plus en plus transférée aux gouvernements provinciaux et territoriaux.

Actuellement le vaste réseau routier canadien relie entre eux les principaux centres d'activités et donne accès à toutes les régions habitées du pays. Il reflète ainsi l'importance que revêt le transport routier au Canada. En 1981, le réseau routier s'étendait sur quelque 61 528 km, soit environ 6,5 % des voies publiques recensées dans tout le pays.

Le rapport sur le profil du réseau routier (1976) indique que ce dernier se divise en trois grandes catégories : les routes principales, les routes secondaires et les routes d'accès.

On distingue aussi quatre grands types de route, selon leur qualité : les routes revêtues à quatre voies et plus, les routes revêtues à deux voies avec limite de vitesse de 90 km à l'heure ou plus, les routes revêtues à deux voies avec limite de vitesse inférieure à 90 km à l'heure et, enfin, les routes non revêtues, les routes de gravier et les autres. Les routes municipales, certaines voies de desserte et les routes privées ne font pas partie du réseau routier principal.

Planification

La construction d'une route commence par la recherche et la planification, étape pendant laquelle on étudie et évalue les facteurs propres à chaque nouveau tronçon. La planification globale doit tenir compte des besoins immédiats et des prévisions à long terme.

Parmi les questions générales qui inter-

viennent figurent l'évolution de l'urbanisation, les habitudes de loisir et l'esthétique. Au nombre des facteurs de conception considérés à des degrés divers, citons l'écoulement des eaux de crue, l'érosion, le gel et les variations de température, pour ne nommer que ceux-là.

La protection de l'environnement, de la faune et des écosystèmes sont d'autres considérations importantes qui interviennent dans la planification d'une route. De nouvelles routes ou des talus peuvent perturber l'habitat des animaux et des oiseaux, et modifier leur territoire.

La sécurité constitue également un aspect essentiel de la planification et, souvent, l'entretien et les travaux de remise à neuf ont pour but de remédier à des conditions dangereuses. De plus, il faut tenir compte des nombreuses conditions particulières à chacune des grandes régions d'est en ouest.

Dans le sud du Canada, les routes influent fortement sur l'utilisation des terres adjacentes; dans les régions déjà urbanisées, il faut en outre assurer l'écoulement et le contrôle de la circulation; dans le centre du Canada, région de la forêt boréale, il faut prévoir les risques d'inondation et d'incendie et épargner le plus possible l'habitat de la faune et de la flore.

L'équilibre écologique fragile et le rôle unique que joue le pergélisol, qui pose de nombreux problèmes géomorphologiques, constituent deux difficultés inhérentes à la construction routière dans le Nord. De plus, le nettoyage doit se limiter au strict minimum, car la végétation constitue une couche isolante.

Après avoir décidé de construire une route et choisi son emplacement, on prend des photographies aériennes sous divers angles afin d'établir le projet de tracé et d'étudier la topographie des lieux. Par la même occasion, on établit un tracé temporaire sur le sol tandis que les arpenteurs prennent les mesures qui fourniront des informations supplémentaires sur la nature du terrain.

Grâce à ces informations, les ingénieurs chargés de la planification et de la conception dessinent les premiers plans du tracé proposé sur lesquels figurent les emprises et l'emplacement prévu de la chaussée, de même que celui des poteaux électriques, des poteaux de téléphone et des passages à niveau. On fait ensuite le levé officiel exact du tracé de la route sur les lieux mêmes. À cette étape, on teste également la qualité du sol et du gravier en creusant et en prélevant des échantillons qui sont analysés en laboratoire.

Les plans définitifs de la route et les devis descriptifs sont préparés à la suite des négociations pour l'achat du terrain, de la recherche des titres et des consultations avec les municipalités au sujet de leurs propres plans en matière de construction routière. Le projet ou appel d'offres est ensuite rendu public et les entrepreneurs sont invités à présenter une soumission. Une fois l'entrepreneur choisi, le tracé de la route est marqué à l'aide de piquets de bois (selon le plan établi par les ingénieurs). La construction proprement dite commence par le nettoyage et le terrassement.

Construction

La première étape consiste à niveler la



Travaux de construction sur la transcanadienne près de Brooks (Alberta).

« forme », ou couche de fondation, jusqu'à ce qu'elle atteigne le niveau et le profil désirés. Bien que le revêtement pour chaussées rigides puisse être étendu directement sur la couche de fondation, il est, la plupart du temps, répandu sur une couche de base composée de sable, de gravier ou de roches. Les chaussées souples, quant à elles, reposent sur une couche de fondation formée de matériaux granuleux et sur une couche de roulement soumise à un traitement spécial qui l'imperméabilise et la protège contre les abrasifs.

La dernière étape consiste à poser le revêtement. On utilise l'asphalte, le bitume et un agrégat, composé de sable ou de gravier finement broyé. Suivant de plus récentes techniques efficaces et économiques, on ajoute aux matériaux de revêtement du sable de qualité moindre, des résidus de charbon réduits en cendre ou tout autre résidu.

La plupart des provinces vérifient le niveau, la résistance et la qualité du revêtement par divers tests et ce, jusqu'à ce que la route soit impraticable. La durabilité des revêtements est, en moyenne, de vingt ans.

Remise en état et entretien

Dans les programmes de remise en état des chaussées, le recyclage de l'asphalte est une des plus importantes découvertes technologiques récentes. Il s'agit d'enlever l'asphalte usé, de le traiter, de le mélanger à de nouveaux matériaux et de le réutiliser soit sur la même route, soit dans une autre région.

Au Canada, nous devons périodiquement remédier à deux problèmes particuliers : les nids-de-poule et les fissures. Ils sont principalement dûs à un défaut du revêtement (matériaux de remblayage mal mélangés ou agrégat disloqué durant le malaxage ou l'épandage) ou peuvent être inhérents au type et à la qualité de l'asphalte utilisé. Des nids-de-poule et des fissures peuvent également se former sous la couche de roulement, là où le sol est susceptible de geler.

Ces nids-de-poule et ces fissures dans le revêtement des routes sont généralement réparés de façon permanente et, rapidement, à l'aide d'un des nombreux mélanges comme l'Instant Road Repair ou le Sylva U.P.M. (« Unique Paving Material »). Ces produits sont mélangés et appliqués directement, mais en raison de leur coût, ils ne sont utilisés que pour les réparations mineures.

Les trous ou les fissures les plus importants sont soigneusement nettoyés afin qu'il n'y subsiste aucun débris qui pourrait geler et exploser. Un enduit d'adhérence est en-

suite étendu et le trou est rempli d'asphalte chaud ou froid.

Le refléchage par la chaleur, qui consiste à combiner de l'asphalte, du soufre et du sable pour obtenir un matériau épais dont on remplit les fissures et les creux, est fréquemment utilisé dans l'entretien des routes. Le mélange durcit presque immédiatement de sorte que les réparations nuisent très peu à la circulation. Cette méthode est rentable car elle permet d'effectuer le travail rapidement et s'avère plus économique que les méthodes traditionnelles.

Matériel de construction

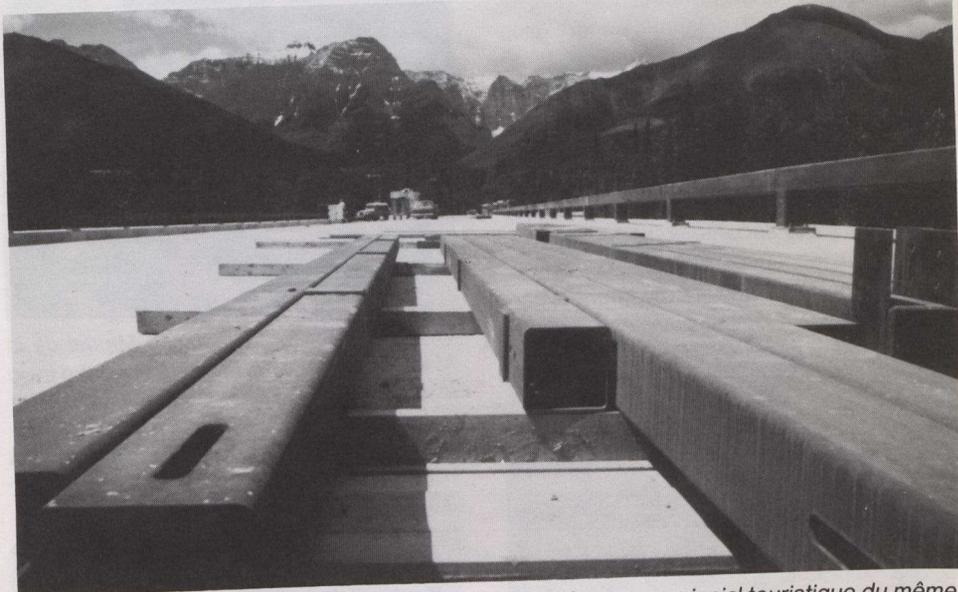
La construction des routes exige tout un arsenal de machines dont des camions, des bouteoirs, des chargeuses-pelleteuses, des niveleuses, des engins de terrassement, des

breuses routes canadiennes. Ce système enregistre le nombre de véhicules qui passent sur la route, détermine leur vitesse, pèse les essieux, mesure leur empattement de même que la distance entre les véhicules.

Ponts et sauts-de-mouton

Les ponts et sauts-de-mouton jouent également un rôle important dans le réseau routier canadien. Comme pour la construction des routes, la première étape est la planification. Mais, dans le cas des ponts, la conception est un des éléments clés. Les sauts-de-mouton (« viaducs » ou « échangeurs ») construits au-dessus des routes sont généralement des ponts à poutres posés sur des culées.

Parmi les éléments à considérer dans la construction des ponts à poutres, notons la



Construction d'un pont sur la rivière Kananaskis, dans le parc provincial touristique du même nom qui se trouve en Alberta.

rouleaux compresseurs, des groupes malaxeurs et des épandeurs d'asphalte; et, au nombre des engins récemment utilisés dans la construction routière, figurent les épandeurs de bitume-caoutchouc et les bétonnières à bitume-caoutchouc.

Les ordinateurs sont fréquemment utilisés dans le domaine de la construction routière, tant pour l'évaluation des considérations financières que pour les calculs techniques, et l'on prévoit que la tendance ira en augmentant.

La recherche constitue un aspect important de la construction routière au Canada où de nouvelles techniques et méthodes ont souvent été mises au point. Citons, entre autres, un nouveau système de pesée dynamique des véhicules unique en son genre, mis au point à l'université de la Saskatchewan et qui est déjà utilisé le long de nom-

stabilité du sol, l'argile qui se trouve au fond des cours d'eau, le courant, la hauteur navigable ou libre nécessaire au passage des navires ou des camions, ainsi que le nombre et la résistance des pilots et des piles de soutien, les voies d'accès, les trottoirs, la qualité des matériaux, les îlots centraux et les terre-pleins, les zones de stationnement en cas d'urgence et les parapets.

La construction commence par la mise en place des pilots ou appuis. On creuse de grands trous, on y bâtit une armature et on les remplit de tringles de fer, d'acier et de béton. Les semelles et les piles (ou les culées) sont construites de la même façon et posées sur les appuis. Plus le pont est long, plus les piles et les appuis sont gros et nombreux, et plus les pilots sont enfoncés profondément, car ils doivent supporter tout l'ouvrage.

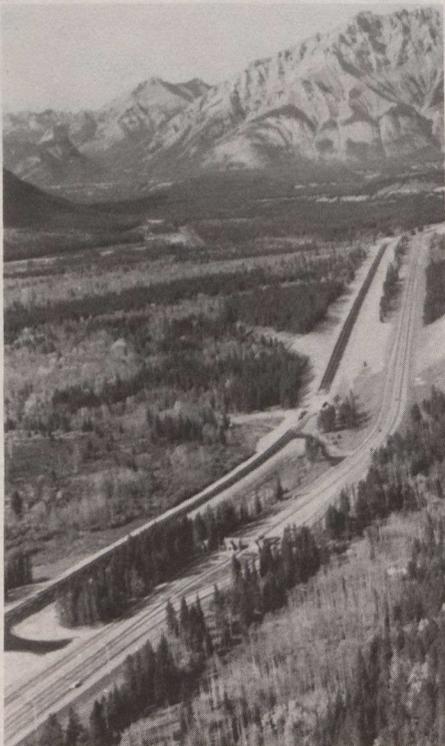
Dès que les piles sont solides, on construit la plate-forme, ou tablier. Une des méthodes courantes consiste à hisser les longrines et les poutres sur les piles, en travaillant habituellement sur le lit d'une rivière gelée où il y a peu ou pas d'eau. On procède de même pour la construction des échangeurs.

Le tablier lui-même est généralement fait d'acier et de béton, ou encore de madriers. Quant à la couche de roulement, elle est le plus souvent faite d'asphalte.

Une des récentes méthodes de construction des ponts à poutres, lorsque le niveau des eaux est élevé, consiste à fabriquer l'ouvrage sur la rive et à le transporter à bord d'une barge jusqu'à son emplacement définitif. Le plus souvent, les poutres préfabriquées servent aussi à la construction des échangeurs.

L'esthétique est devenue encore plus importante de nos jours, car l'on tente de construire des ouvrages qui s'intègrent à l'environnement.

Les passages inférieurs, les ponceaux, les voies de raccordement, les voies d'accès ou approches des autoroutes et les sorties, les glissières de sécurité et les terre-pleins font également partie des plans de construction des routes et doivent s'y intégrer harmonieusement. Comme pour les routes et les ponts, leur construction s'inscrit dans le cadre d'un processus continu.



La transcanadienne près du « passage souterrain pour les animaux », à l'entrée est du parc national de Banff (Alberta).

Visite officielle du président du Mexique à Ottawa

Le président mexicain, M. Miguel de la Madrid, est venu en visite officielle au Canada du 6 au 9 mai. Les entretiens, qui se sont déroulés à Ottawa, ont permis aux dirigeants des deux pays, MM. Trudeau et de la Madrid, ainsi qu'à d'autres hauts fonctionnaires, d'échanger de nombreux points de vue sur une variété de sujets.



Le président du Mexique, M. Miguel de la Madrid (à gauche), lors de sa rencontre avec le premier ministre M. Pierre Trudeau.

Il a tout d'abord été question des relations bilatérales entre le Canada et le Mexique. Jugées fort étendues et mutuellement avantageuses, ces relations feront l'objet d'une priorité spéciale par l'entremise d'un programme global de coopération pour en maximiser la diversification et en garantir des résultats équilibrés.

MM. de la Madrid et Trudeau ont affirmé leur décision de renforcer les liens économiques entre les deux pays, et la maturité des rapports existants favorise leur échange de points de vue, d'une manière informelle et constructive. Ainsi, dans le domaine des contacts culturels et éducatifs, le président et le premier ministre se sont dits satisfaits du bon fonctionnement du programme canado-mexicain d'échanges de jeunes spécialistes et de techniciens, et ont approuvé le programme d'échanges culturels et éducatifs pour 1984-1986.

Au niveau du tourisme, le courant touristique entre les deux pays a été jugé satisfaisant et des négociations devraient bientôt être entamées en ce qui concerne les transports aériens, domaine où le Canada aimerait être plus représenté.

En matière d'énergie, les relations

bilatérales se sont concrétisées par la bonne exécution du contrat d'approvisionnement en pétrole conclu par Pétro-Canada et PEMEX. Le volume du pétrole exporté au Canada pourrait même être augmenté. Dans le domaine de la coopération nucléaire, une réunion ministérielle conjointe permettra d'entreprendre des discussions au niveau officiel. Compte tenu des signes de reprise dans l'économie du Mexique, il a été convenu qu'on redoublerait d'efforts dans le but d'équilibrer la balance commerciale. D'ailleurs, à la grande satisfaction des deux dirigeants, des protocoles d'entente ont été signés en ce qui concerne le financement des exportations et la conduite du commerce.

Lors d'un échange de vues sur la situation internationale, MM. Trudeau et de la Madrid ont exprimé leur inquiétude au sujet du dialogue Nord-Sud qui se trouve dans l'impasse. Ils se sont entendus sur le fait que des mesures doivent être prises en vue d'en réactiver le développement. De plus, le président du Mexique a accordé son entier appui à la mission de paix du premier ministre canadien. En effet, le président estime que les problèmes de l'Amérique latine et de l'Amérique centrale doivent être réglés par les nations membres de cette partie du globe. « Il faut respecter l'autodétermination de ces peuples et s'abstenir d'opter pour des solutions faisant intervenir le recours ou l'incitation au recours à la force. Il s'agit d'élargir la coopération économique et par là, de renforcer le développement et la stabilité, d'étendre la communication politique et de garantir la sécurité des nations », a-t-il déclaré. Dans la même optique de paix, M. Trudeau est convaincu que le groupe pacificateur Contadora demeure l'instrument international le plus apte à résoudre la crise qui sévit en Amérique centrale. Les deux dirigeants sont de plus convenus, qu'à un niveau mondial, il était nécessaire d'adopter des mesures afin de limiter la production et le transfert d'armes conventionnelles, et d'éliminer les armes nucléaires. Ils se sont entendus, vu les tensions mondiales actuelles, sur le fait qu'il faudrait mettre fin à la course aux armements et promouvoir un désarmement général et complet.

La visite au Canada du président du Mexique, M. Miguel de la Madrid, a souligné les relations cordiales et fructueuses déjà présentes entre les deux pays et a certainement permis de consolider des liens en vue d'améliorer les ententes déjà existantes ou d'en mettre de nouvelles sur pied.

Mme Sauvé inaugure son mandat par un appel en faveur de la paix



Le nouveau gouverneur général lors de l'inspection de la garde d'honneur.

Au cours d'une somptueuse cérémonie parlementaire ponctuée des 21 coups de canon traditionnels, Mme Jeanne Sauvé prêtait serment d'allégeance à la reine et devenait officiellement, le 14 mai, le 23^e gouverneur général du Canada et la première femme à occuper ce poste.

Chorales, gardes d'honneur, invités élégamment vêtus et policiers de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) portant l'uniforme écarlate et montés sur des chevaux noirs, ont transformé la Colline parlementaire en un brillant éventail de couleurs, à l'occasion de l'intronisation de Mme Jeanne Sauvé.

Vêtue d'une longue robe de soie gris argent, Mme Sauvé a été accueillie au Parlement par le premier ministre Trudeau et plusieurs centaines d'enfants qui brandissaient des petits drapeaux unifoliés.

Lors de son passage sous la rotonde de l'édifice principal, Mme Sauvé a fait une courte pose pour écouter une chorale venue tout spécialement de sa province natale, la Saskatchewan, à l'occasion de ces festivités.

Elle s'est ensuite dirigée vers la salle du Sénat, décorée pour l'occasion et où l'atten-

daient la foule des grands jours : juges de la Cour suprême, membres du corps diplomatique et parlementaires de tous les partis.

Le discours d'environ une demi-heure prononcé par Mme Sauvé était un long plaidoyer en faveur de la paix, de l'unité et de la fraternité entre les nations. Selon elle, les Canadiens doivent s'engager dans l'entreprise de la « reconstruction universelle », dont l'objectif final est la paix. Elle a souhaité que « la paix devienne un état d'âme, une manière d'être et de travailler ».

Selon M. Trudeau, Mme Sauvé est une femme « remarquable » qui est arrivée au bon moment pour remplir ses nouvelles fonctions. Ses qualités de cœur et d'esprit ainsi que son engagement envers la cause de la paix aideront à construire un monde plus juste.

À la sortie du Parlement, le gouverneur général a été salué par des avions des Forces armées qui ont survolé le Parlement et par les 21 coups de canon et la garde d'honneur de la GRC en tunique rouge.

Puis, après une rapide inspection de la



Le nouveau gouverneur général du Canada, Mme Jeanne Sauvé, et son époux, M. Maurice Sauvé, ont quitté la Colline parlementaire à bord d'un landau, immédiatement après la cérémonie d'intronisation qui s'est déroulée au Sénat. Le couple s'est officiellement installé à Rideau Hall, résidence principale du couple vice-royal.

garde d'honneur, Mme Sauvé et son mari sont montés dans un landau découvert datant du siècle dernier et utilisé pour les cérémonies spéciales.

Le landau noir, tiré par quatre chevaux, s'est ébranlé, escorté de 28 membres de la police montée en tenue écarlate et armés de lances. Le cortège s'est dirigé vers Rideau Hall, la résidence principale du couple vice-royal.

Le nouveau gouverneur général est âgé de 62 ans et le mandat qu'il entreprend dure cinq ans. En tant que représentante de la souveraine, Mme Sauvé est le chef formel de l'exécutif : dans le domaine politique, il sanctionne les lois votées par le Parlement et agit sur avis du premier ministre; il est le symbole de l'unité de la Confédération et de la permanence des institutions. Depuis qu'un premier gouverneur général d'origine canadienne a été nommé (1952), l'usage veut que Canadiens anglophones et francophones alternent dans cette fonction. C'est ainsi que les cinq prédécesseurs de Mme Sauvé ont été Vincent Massey (1952-1959), le général Vanier (1959-1967), M. Roland Michener (1967-1974), Jules Léger (1974-1979) et M. Edward Schreyer (1979-1984).

Nouvelle entente sur les pêches conclue avec l'URSS

Le Canada et l'Union des républiques socialistes soviétiques (URSS) ont conclu une entente sur un certain nombre de questions relatives aux pêches, dont l'ouverture de marchés de l'URSS aux produits issus du poisson canadien et un nouveau traité sur les pêches. M. De Bané est allé signer ce nouveau traité de pêche à Moscou le 1^{er} mai.

M. MacEachen a déclaré que « cette entente réitère, sur les marchés et sur le nouveau traité, l'objectif que poursuivent nos deux pays de maintenir des relations mutuellement avantageuses en matière de pêche et d'élargir leur collaboration économique dans ce domaine. »

L'entente établit un tout nouveau marché à l'intention des produits du poisson canadien. L'URSS achètera, en 1984, douze millions de dollars de produits issus du poisson du Canada. Les bateaux soviétiques débarqueront également 200 tonnes de capelan du nord franco dans notre pays, pour fins de transformation dans les usines canadiennes. Cette entente encouragera une coopération plus étroite entre les deux pays en matière de conservation et d'utilisation optimale de la ressource.

Inauguration du monument à la mémoire de Gilles Villeneuve

Une grande stèle à la mémoire de Gilles Villeneuve a été inaugurée le 11 avril par M. D'Iberville Fortier, ambassadeur du Canada en Belgique. Des organisateurs de la presse nationale et internationale et un public de plusieurs centaines de personnes étaient présents à la cérémonie, sur la piste de Terlamen-Zolder non loin d'Anvers où Villeneuve trouva la mort le 8 mai 1982.

Rappelons que Gilles Villeneuve est né à Chambly (Québec), le 18 janvier 1952. À partir de 1974, et pendant quatre ans, il pilota sur le circuit de Formule atlantique, gagnant le championnat canadien en 1976 et 1977. En 1976, il remporta également le championnat américain avec dix victoires en dix courses.

Après un bref passage sur le circuit de Formule Deux, Villeneuve rejoignit l'écurie McLaren en 1977 et prit la onzième place dès sa première épreuve, le Grand Prix de Grande-Bretagne. Un peu plus tard, la même année, il changea pour Ferrari dont il porta les couleurs jusqu'à sa mort.

Lors du discours qu'il a prononcé à cette occasion, l'ambassadeur du Canada, M. D'Iberville Fortier, a déclaré : « Jeune, beau, agile et suprêmement habile, athlète au sens le plus fort du terme, plein d'une vitalité débordante, Gilles Villeneuve a été victime de l'incident absurde qui se transforme en accident et qui modifie le cours de la vie,



Le monument Gilles Villeneuve à Zolder, en Belgique.

et un peu le cours de l'histoire. Mais il fut victime encore plus de son intrépidité, de sa volonté de dépassement : destin exemplaire non seulement dans la course automobile, le sport, mais dans toutes les sphères de la vie humaine où l'homme rejette l'ignorance et la médiocrité. »

Les contributions de l'ambassade du Canada et de 800 autres donateurs ont permis d'ériger ce monument.

Des fossiles de deux cents millions d'années

Sept Albertains et un Italien ont participé à une partie de pêche plus que fructueuse, en août dernier. Ils ont prélevé d'un lac colombien de nombreux cœlacanthes, sauropodés et autres amphibiens exotiques.

Leur expédition de douze jours, dans le lac Fossil Fish, en Colombie-Britannique, à cent kilomètres au sud-ouest de Grande-Prairie (Alberta), était financée par l'université de l'Alberta et le musée Tyrrell de paléontologie.

Les prises de l'expédition comprenaient des centaines de kilos de poissons fossilisés datant de deux cents millions d'années en moyenne.

« Je crois que nous avons découvert de très intéressants fossiles qui n'avaient encore jamais été signalés dans cette région », a affirmé M. Mark Wilson, zoologiste de l'université de l'Alberta. « Nous avons découvert de magnifiques spécimens, qui pourront être exposés, et certains fossiles très bien préservés. »

L'université se servira de ces fossiles à des fins de recherche et d'enseignement, et en exposera plusieurs de façon permanente. Son musée désirait d'ailleurs ajouter de nouveaux fossiles à sa collection permanente. Quant au scientifique italien, il s'est joint au groupe d'Albertains dans l'espoir de comparer les fossiles canadiens à ceux de la même époque qu'il a découverts dans son pays.

Plus de 400 pièces ont été découvertes et réparties entre l'université et le musée. Le groupe a dû utiliser 14 chevaux de portage et il lui a fallu deux jours pour atteindre ce lac éloigné de toute civilisation.

Les fossiles ont été prélevés dans le flanc d'une montagne voisine du lac, ou tout simplement dans des éboulements, au pied de celle-ci. Les explorateurs ont fait trois voyages pour ramener ces richesses paléontologiques vers la civilisation.

Plusieurs des fossiles étaient longs de plusieurs mètres, a rappelé M. Wilson. « Un poisson était parfaitement préservé, la gueule grande ouverte avec un poisson plus petit dedans. »

Ce poisson vivait au triasique, période datant d'environ deux cents millions d'années, soit avant même l'apparition de la majorité des dinosauriens.

M. Wilson estime que les chercheurs mettront environ un an pour identifier tous les fossiles découverts et une autre année pour étudier et faire connaître ces dernières découvertes dans le monde.

Une dernière photo officielle



Le gouverneur général du Canada, M. Edward Schreyer, et sa famille ont été photographiés pour la dernière fois devant Rideau Hall, le 11 mai. M. Schreyer occupera le poste de haut-commissaire du Canada en Australie.

La chronique des arts

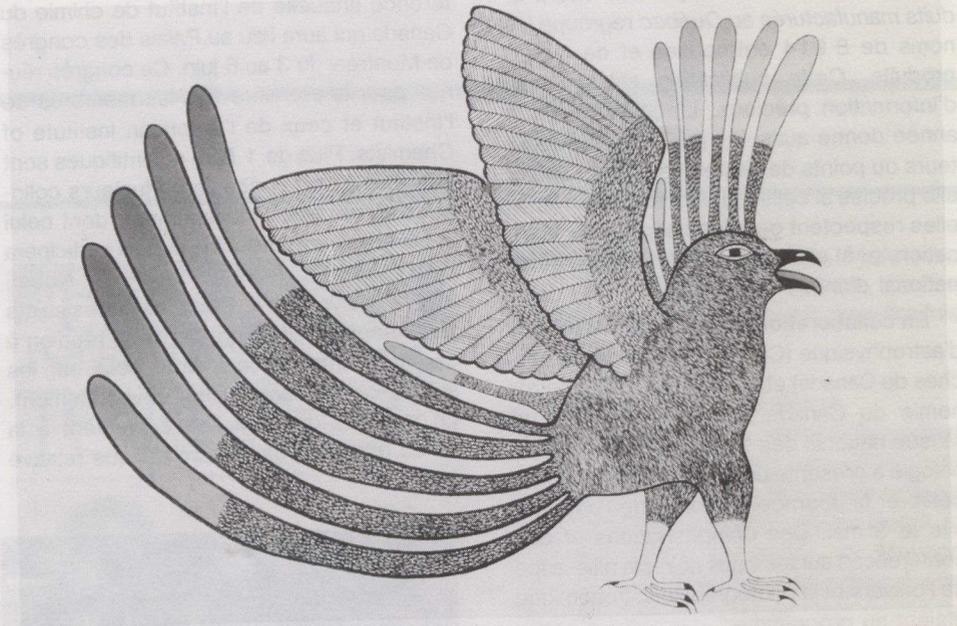
Dons faits à la Galerie nationale du Canada en 1983

Un panneau à l'huile attribué à Hieronymus Bosch, un bronze de Jean Arp et vingt estampes réalisées par des artistes de Cap-Dorset, ce ne sont là que quelques-unes des œuvres d'art généreusement données à la Galerie nationale du Canada en 1983. On a, en effet, atteint le chiffre total de 312 œuvres : deux sculptures, trois dessins, douze huiles, 42 estampes et 253 photographies.

La *tentation de saint Antoine*, peinture exécutée que Hieronymus Bosch a exécutée entre 1450 et 1516, sera ajoutée à l'excellente collection d'œuvres néerlandaises anciennes de la galerie. Le bronze de Jean Arp, *Torse de Chorée* (1958), est un don de G.J. Rosengarten de Montréal. Un autre montréalais, Max Stern, a, quant à lui, offert cinq peintures à l'huile : l'une, de Georges Mathieu, *Petit festival pour Iris* (1963), viendra s'ajouter à la collection européenne, alors que les autres, de Cornelius Kriehoff, Edwin Holgate et Emily Carr, rehausseront la collection canadienne.

Les Amis de la Galerie nationale du Canada ont souligné leur vingt-cinquième année d'existence et de dévouement en faisant don de vingt estampes gravées par des artistes inuit, dont Pudlo et une récipiendaire de la médaille de l'Ordre du Canada, Kenojuak Ashevak. Les estampes, réalisées en 1983, marquent aussi le vingt-cinquième anniversaire du studio de Cap-Dorset.

Seize estampes du graveur néerlandais Maurits Cornelis Escher furent données par



Kenojuak Ashevak, Cap-Dorset, Hibou jeune et fier, 1979.

le fils de l'artiste, George A. Escher, établi en Nouvelle-Écosse. Au cours des prochaines années, celui-ci donnera à la Galerie 170 œuvres exécutées par le maître graveur entre 1922 et 1972. Soixante estampes tirées de cette collection ont pu être admirées à la galerie jusqu'au 18 mars.

Un bronze du sculpteur québécois Alfred Laliberté, une peinture et un dessin réalisés par Marc-Aurèle Fortin et des dessins de A.Y. Jackson et Arthur Lismer, dons provenant de Renée Landry (Ottawa), Gustave

Gingras (Monticello, Île-du-Prince-Édouard), Ralph Burton (Nepean) et Lawren P. Harris (Ottawa), ont enrichi la collection.

Enfin, parmi les 253 photographies reçues en dons par la galerie, signalons un ensemble de 14 photographies de Stephen Livick, et 12 photographies illustrant des activités d'exploitation forestière, offertes, respectivement, par Herzig Somerville Ltd. (Toronto) et par A.A. Shipton de Penticton (Colombie-Britannique), ainsi que 159 clichés provenant de D.C. Thom d'Ottawa.

Pierre Vadeboncœur reçoit le prix Québec-France

Le prix littéraire Québec-France a été attribué cette année à l'écrivain Pierre Vadeboncœur, pour son ouvrage intitulé *Trois essais sur l'insignifiance* et pour l'ensemble de son œuvre.

Son ouvrage est publié aux éditions de l'Hexagone et Albin Michel.

Le deuxième prix est allé à Jean-Pierre Duquette pour *Colette* publié aux éditions Hurtubise HMH et le troisième à Denis Monière, pour son livre *André Laurendeau* publié aux éditions Québec-Amérique.

Nationaliste renommé et un des maîtres à penser de sa génération, M. Vadeboncœur est né à Montréal en 1920. Ayant longtemps lutté aux côtés des indépendantistes québécois, il a collaboré activement aux publications *Cité libre*, *Parti Pris*, *Liberté*, *Socialisme* et au quotidien *Le Devoir*.



Cornelius Kriehoff, Paysage d'hiver.

Nouvelles brèves

L'édition 1984 du *Répertoire des produits manufacturés au Québec* regroupe les noms de 8 914 entreprises et de 4 400 produits. Cette publication est un outil d'information précieux. L'édition de cette année donne aussi les principaux distributeurs ou points de vente des entreprises et elle précise si celles-ci exportent ou non, si elles respectent certaines normes de fabrication, et si elles utilisent le système international d'unités de mesures.

En collaboration avec l'Institut Hertzberg d'astrophysique (Conseil national de recherches du Canada) et la Société royale d'astronomie du Canada, chapitre d'Ottawa, le Musée national des sciences et de la technologie a présenté une foule d'activités pour célébrer la Journée mondiale de l'astronomie le 5 mai. Des démonstrations et des conférences sur les trous noirs, la naissance de l'univers et la photographie astronomique étaient au programme.

Le Centre municipal des congrès de Québec accueillera, du 1^{er} au 7 juillet prochain, plus de 6 000 congressistes qui participeront au septième Congrès international d'endocrinologie. Ce congrès, qui a lieu tous les quatre ans, s'est déroulé antérieurement à Melbourne, Hambourg, Mexico, Londres et Stockholm. Il sera précédé cette année de 17 symposiums-satellites qui se tiendront en juin à Québec, Montréal, Toronto, Digby (Nouvelle-Écosse), Charlottesville (Virginie), New Brunswick (New Jersey), Madison (Wisconsin) et Bethesda (Maryland). Au 1^{er} mars, on comptait déjà 4 000 inscriptions, selon le Dr Fernand Labrie, président du comité local d'organisation. Celui-ci évalue les retombées économiques de l'événement à une quinzaine de millions de dollars, tant en frais de séjour hôtelier qu'en transport. Au nombre des congressistes on retrouvera trois Prix Nobel américains : Roger Guillemin, de La Jolla, Charles Huggins, de Chicago, et Andrew Schally, de La Nouvelle-Orléans.

Northern Telecom International Ltée est l'adjudicataire d'un contrat pour la fourniture et l'installation d'un système de téléphonie privée SL-1 à l'hôtel Beijing, à Beijing (anciennement Pékin), en République populaire de Chine. Le contrat atteint une valeur d'un million de dollars. Le système, installé en avril, sera mis en service en juin. Il s'agit du deuxième SL-1 de Northern Telecom vendu en Chine. Il y a quelques mois, ce standard d'abonné (PBX) intégralement numérique a été vendu pour l'hôtel Bai Yuen, à Kuang-Chou (anciennement Canton).

Plus de 700 communications scientifiques seront présentées lors de la 65^e Conférence annuelle de l'Institut de chimie du Canada qui aura lieu au Palais des congrès de Montréal du 3 au 6 juin. Ce congrès réunira pour la première fois les membres de l'Institut et ceux de l'American Institute of Chemists. Plus de 1 500 scientifiques sont attendus à cette occasion. Plusieurs colloques auront lieu simultanément, dont celui sur la chimie en médecine auquel participera notamment la lauréate du Prix Nobel, M^{me} Rosalyn Yalow. Plusieurs autres sujets seront aussi traités lors de cette réunion à caractère international, dont celui sur les substances toxiques dans l'environnement. Le congrès donnera lieu également à la tenue d'une exposition philatélique relative à la chimie.



Premier bateau à emprunter la voie de l'Arctique et à relier ainsi Vancouver à Halifax par la route du Nord-Ouest, le prestigieux Saint-Roch est venu enrichir la collection de navires du Musée national des sciences et de la technologie. Une maquette de la célèbre goélette a été installée au musée, en présence de la fille du capitaine Henry Larsen, M^{me} Doreen Ridet, et de son fils Lars, ainsi nommé en mémoire du capitaine du Saint-Roch. Le premier voyage du Saint-Roch, de 1940 à 1942, dura 28 mois. Il dut affronter les rigueurs de l'Arctique : banquises, glaces, brouillards, tempêtes de neige, vents violents. Tout au long de ce pénible voyage, il fut souvent immobilisé par les glaces, sa coque quasi écrasée par celles-ci. Le Saint-Roch avait pour mission de patrouiller l'ouest de l'Arctique pour la Gendarmerie royale du Canada.

La prochaine aventure du capitaine Tom Pullen dans l'Arctique se fera en première classe à bord d'un navire de croisière suédois. L'ancien officier de la marine canadienne, qui est reconnu comme une autorité en ce qui concerne les dangers de la navigation en mer, agira comme pilote du *Lindblad Explorer* dont les 92 passagers débourseront 20 000 \$ pour avoir le privilège de franchir le fameux passage du Nord-Ouest en route vers le Japon, l'automne prochain. Aux yeux de la Société royale de géographie du Canada, le capitaine Pullen est la plus grande autorité en Amérique du Nord en matière de navigation dans l'Arctique et sur les brise-glaces. Le *Lindblad Explorer*, qui quittera Saint-Jean (Terre-Neuve) le 30 août, est attendu à Yokohama, au Japon, vers la fin de septembre.

L'Institut des ingénieurs en électricité et en électronique, qui regroupe plus de 250 000 membres de par le monde, organise la première Conférence internationale sur les techniques qui font appel à l'ordinateur. Cette conférence aura lieu au Palais des congrès de Montréal, du 9 au 12 septembre 1985. Les sujets traités porteront sur le design par ordinateur, la gestion industrielle et la prise de décision par ordinateur, la bureautique, l'éducation, les communications et le graphisme par ordinateur, les communications entre l'homme et la machine et les logiciels perfectionnés pour les systèmes industriels.

La Ville de Montréal sera l'hôtesse de COMPINT, la première conférence internationale sur les technologies faisant appel à l'ordinateur. L'organisation de cet événement, qui aura lieu du 9 au 12 septembre 1985, a été confiée à l'« Institute of Electrical and Electronic Engineers », un organisme qui regroupe 250 000 membres à travers le monde. Toutes les particularités des technologies de l'ordinateur seront étudiées, qu'il s'agisse d'applications industrielles, scientifiques, éducationnelles, de bureau ou de gestion.

Hebdo Canada est publié par la Direction générale des affaires culturelles et de l'information, ministère des Affaires extérieures, Ottawa K1A 0G2.

Il est permis de reproduire les articles de cette publication, de préférence en indiquant la source. La provenance des photos, si elle n'est pas précisée, vous sera communiquée si vous vous adressez à la rédactrice en chef, Annie Taillefer.

This publication is also available in English under the title Canada Weekly.

Algunos números de esta publicación aparecen también en español bajo el título Noticiario de Canadá.

Alguns artigos desta publicação são também editados em português sob o título Notícias do Canadá.

Canada

ISSN 0384-2304