

Hebdo Canada

Ottawa
Canada

Volume 11, N° 28
le 13 juillet 1983

La sécurité routière : il faut aider David sans tuer Goliath	1
L'université Laval arrive en tête des universités canadiennes	2
Nomination de John Noble	2
Musée national de l'aviation	3
Convention de prêt de 10,3 millions	3
Le prince Charles et la princesse Diana visitent le Canada	3
Pleins feux sur la mode canadienne	4
Un nouveau musée au Séminaire de Québec	4
Ouverture d'une troisième boutique hors taxes	4
Un lieu où puiser d'inoubliables souvenirs	5
Symposium de mosaïque	5
Inauguration du Palais des congrès de Montréal	6
Hydro-Québec veut ériger la plus grande éolienne au monde	6
Première machine-robot complètement canadienne	6
Retrait des forces étrangères du Liban	6
La chronique des arts	7
Mise au point d'une jambe artificielle pour le jogging	8
Nouvelles brèves	8

La sécurité routière : il faut aider David sans tuer Goliath

Les gros camions et les voitures empruntent les mêmes routes. Leur différence de taille et de poids pose un problème de sécurité.

Conduire un gros camion est plus qu'un métier — c'est presque un sacerdoce. La conduite d'un camion à double remorque Rocky Mountain dans la circulation d'aujourd'hui est une dure école qui a formé quelques uns des meilleurs conducteurs canadiens. Dans la plupart des cas, le routier professionnel est un conducteur sûr et expérimenté qui prend sa tâche très au sérieux. De nombreuses vies dépendent de la qualité de son travail, sans parler des millions de dollars de fret transportés chaque jour de la Colombie-Britannique à Terre-Neuve.

Mais pour beaucoup d'automobilistes, le routier, quels que soient ses talents, est considéré par beaucoup comme une grosse brute — à cause de la différence croissante de taille entre les camions et les voitures de tourisme.

Quand, de votre sous-compact, vous levez les yeux vers la semi-remorque qui roule près de vous, elle vous paraît aussi monstrueuse que Goliath aux yeux de David.

Bien sûr, Goliath, lui, ne vit jamais venir le coup qui l'abattit. Mais si David n'avait pas été armé d'une fronde et d'une petite pierre bien ronde et lisse, il n'y aurait pas eu de doute sur le vainqueur. C'est la masse qui fait toute la différence. Et au fur et à mesure que les voitures deviennent plus petites et les camions plus gros, les chances de survie des automobilistes en cas de collision semblent s'amenuiser.

Une sous-compact pèse environ une demi-tonne. À pleine charge, une semi-remorque peut peser 50 tonnes. D'après les chiffres de Transports Canada, lorsqu'il y a collision entre deux véhicules de ce type, le conducteur de l'automobile a 52 fois plus de chance d'être tué que le conducteur du camion.

À supposer que les deux types de véhicule aient le droit d'utiliser les



Pour la sécurité de tous, il faut apprendre à partager la route...

grandes routes, la question qui se pose est la suivante : « Quel danger y a-t-il pour les automobilistes à utiliser les mêmes routes que les camions? » La différence de taille constitue-t-elle un risque majeur, ou bien s'agit-il seulement là d'une impression que les faits ne justifient pas?

L'Association canadienne des automobilistes, par exemple, s'inquiète de l'augmentation des accidents entre camions et automobiles, ainsi que de ceux qui sont dus aux éclaboussures provoquées par les camions. Elle se préoccupe notamment de la difficulté pour les automobilistes de doubler un camion très long, et se demande s'ils sont vraiment capables de le faire dans le cas des nouveaux véhicules qui traînent deux et même trois remorques.

De son côté, au contraire, l'industrie du camionnage s'efforce d'obtenir l'autorisation de dépasser la longueur normale de 21 mètres pour les camions circulant sur les autoroutes. M. Ken Maclaren, directeur exécutif de l'Association canadienne du camionnage, craint les effets



Affaires extérieures
Canada

External Affairs
Canada

aérodynamiques des gros poids lourds sur les petites autos, mais fait observer que les statistiques existantes montrent que les camions à deux et trois remorques que l'industrie voudrait mettre en service ne présentent pas plus de risques que les semi-remorques classiques. « Les données recueillies aux États-Unis prouvent que ces véhicules sont sûrs parce qu'ils sont équipés d'un système de freinage spécial qui réduit les risques de mise en travers. Ce système permet en effet un freinage échelonné qui commence par l'arrière », dit-il.

Les facteurs économiques des transports — en particulier la hausse du coût de l'énergie et de la main-d'œuvre — obligent l'industrie à s'intéresser à des camions de plus grande taille, fait remarquer M. Maclaren. Il voit d'ailleurs un côté positif à ce problème de sécurité. Si le même volume de fret est transporté par de plus gros camions, il y aura moins de véhicules sur les routes et, par conséquent, moins de risque de collision entre automobiles et camions.

« Moi aussi, je serais dans mes petits souliers si je conduisais une petite auto et me faisais doubler par un convoi de camions, mais si l'on autorise de plus gros modèles, l'industrie est prête à accepter des limites de vitesse plus strictes et des normes plus élevées pour les chauffeurs », déclare M. Maclaren.

Il n'existe aucune statistique nationale sur les accidents mettant en cause de gros camions. Pour obtenir des renseignements à ce sujet, il faut étudier les enquêtes régionales. Dans une de celles-ci, le ministère des Transports et des Communications de l'Ontario a effectué une étude détaillée de 140 accidents graves de camions sur les grandes routes de la région de Toronto. Il a également examiné 474 autres accidents qui avaient fait l'objet d'enquêtes par la Sûreté provinciale de l'Ontario. L'enquête détaillée montra que plus de la moitié des accidents entre camions et automobiles étaient la faute du conducteur de la voiture qui était également coupable dans plus de 60 p. 100 des accidents sur lesquels la police avait enquêté. David est sans défense : il faut l'aider, mais sans tuer Goliath.

Apprendre à partager la route

Tous les conducteurs peuvent défendre leurs propres intérêts en apprenant à partager la route. Un moyen consiste à essayer de voir les choses avec les yeux d'un chauffeur de camion.

Celui-ci doit faire face à un certain

nombre de difficultés de conduite que connaissent rarement les autres conducteurs. Voici quelques conseils qui peuvent aider à coexister en toute sécurité sur la route avec le professionnel de la route.

Visibilité

Assis très haut, le routier peut voir par-dessus la plupart des véhicules. Il verra donc les problèmes avant vous et pourra souvent vous en avertir. Si le gros camion devant vous ralentit ou freine, il a en général une bonne raison de le faire. Ne soyez pas impatient et n'essayez pas de le doubler.

Mais le routier est également parfois en position d'infériorité sur le plan visuel. La plupart des camions n'ont pas de vitre arrière et leur conducteur doit se contenter des rétroviseurs. Si la vision latérale assurée par les rétroviseurs plan et convexe est bonne, il y a cependant un angle mort de 20 mètres à l'arrière du camion. Une voiture qui serre de trop près un camion peut donc devenir invisible.

Efforcez-vous de conserver constamment un contact visuel direct (ou grâce au rétroviseur) avec le chauffeur du camion. Si vous pouvez le voir, lui aussi vous voit.

Dépassement

Sur la grand-route, si vous voulez doubler, le routier vous aidera. Assurez-vous que la route est suffisamment libre pour que vous puissiez le faire en toute sécurité. Cela dépend de votre champ de vision, de la circulation en sens inverse, de la longueur du camion, de votre vitesse et de votre accélération. Assurez-vous toujours bien que l'avant du camion ne cache pas un petit véhicule. Cela pourrait être très dangereux.

La nuit, signalez au chauffeur du camion que vous allez le doubler en faisant deux appels de phares. Passez en code, puis en pleins phares lorsque vous vous trouvez à la hauteur de la cabine du camion. Le routier professionnel passe alors habituellement en code et vous fait un appel de phares pour vous indiquer que vous pouvez vous rabattre.

Déplacement d'air

Lorsqu'on double, qu'on croise ou qu'on est doublé par un camion, il se produit un déplacement d'air. Les déflecteurs montés sur le toit de la cabine et les doublures d'aile réduisent la résistance de l'air et permettent des économies de carburant, mais n'en éliminent pas totalement les effets défavorables sur les petites voitures. Augmentez autant

que vous pouvez l'écart latéral entre vous et le camion et tenez fermement votre volant à deux mains.

Les déplacements d'air provoquent également des éclaboussures lorsqu'il pleut ou qu'il neige. Vous pouvez vous trouver momentanément aveuglé lorsque vous doublez ou que vous suivez un camion de trop près. Le dépassement peut être dangereux. S'il faut à tout prix que vous doubliez un camion par mauvais temps, restez bien en arrière et décrochez d'un seul coup au moment du dépassement lorsque vous êtes absolument certain qu'il n'y a pas de risque.

(Extrait d'un article de Stuart Munro, *Transport Canada*).

L'université Laval arrive en tête des universités canadiennes

Avec près de 10 p. 100 des programmes de coopération institutionnelle en cours à l'ACDI, l'université Laval se classait nettement en tête des universités canadiennes, en 1981-1982.

En effet, le bulletin *Perspectives nouvelles*, publié en décembre dernier par l'ACDI, montre que sur un total de quelque 74 millions de dollars de projets en cours, l'université Laval était représentée par six projets totalisant 6 924 000 \$ (valeur totale des projets à ne pas confondre avec les montants annuellement versés). Les programmes de coopération institutionnelle témoignent bien de l'engagement des institutions puisque ce sont celles-ci qui sont directement impliquées et qui gèrent les projets.

(Au fil des événements, université Laval, Québec).

Nomination de John Noble

M. Allan MacEachen, vice-premier ministre et secrétaire d'État aux Affaires extérieures, a annoncé, récemment, la nomination de M. John Noble au poste de porte-parole officiel et directeur des relations avec les media au ministère des Affaires extérieures. M. Noble succède à M. Jean Charpentier qui avait été prêté au Ministère par le Conseil du Trésor.

Originaire de Bridgewater (Nouvelle-Écosse), et diplômé de l'université Acadia, M. Noble est entré au ministère des Affaires extérieures en 1966. Il a été affecté à Dakar, Ankara, Londres et Genève ainsi qu'à diverses directions du Ministère à Ottawa.

Musée national de l'aviation

Au coût de 18,4 millions de dollars, la construction de la première phase du Musée national de l'aviation a débuté en mai par la traditionnelle levée de la première pelletée de terre à l'aéroport de Rockcliffe, à Ottawa.



Le ministre des Transports, M. Jean-Luc Pepin, le ministre des Communications, M. Francis Fox, et le ministre des Travaux publics, M. Roméo Leblanc ont posé le geste symbolique qui marque la mise en chantier du Musée national de l'aviation.

C'est en présence de nombreux dignitaires que les ministres Francis Fox, Roméo Leblanc et Jean-Luc Pepin ont posé ce geste symbolique pour marquer la mise en chantier du nouvel édifice qui abritera une des plus magnifiques collections aéronautiques au monde.

« Le Canada sera l'un des chefs de file », a indiqué M. Léo Dorais, vice-président et secrétaire général des Musées nationaux, précisant que très peu de pays pouvaient comparer leur collection à celle du Canada. Le Musée national de l'aviation sera le troisième en importance au monde, après Washington et Paris, a précisé M. Dorais.

Le nouvel édifice remplacera de vieux hangars encombrés datant de la Seconde Guerre mondiale. On procèdera d'abord à la construction de l'édifice triangulaire qui servira d'aire d'exposition pour les appareils et dont la superficie nette au sol sera de 13 205 mètres carrés.

Selon les prévisions, cette première étape, au coût de 18,4 millions de dollars, sera achevée en 1985. On prévoit deux

autres étapes et, quand les travaux seront terminés, le Musée aura une superficie nette au sol de 35 130 mètres carrés. On y trouvera alors des salles d'exposition, des commodités publiques, des services administratifs et de sécurité, des remises et des ateliers de restauration.

Des aires seront également réservées à des expositions temporaires, aérotechniques et chronologiques. On prévoit construire une aire qui servira de réserve pour les aéronefs et les moteurs, et qui sera convertie plus tard en aire d'exposition. Les bâtiments de l'ADACPORT abriteront les installations temporaires et les bureaux de la conservation, la bibliothèque et les services administratifs.

Les étapes subséquentes verront l'agrandissement des aires d'expositions, l'aménagement d'une mezzanine et d'une cafétéria et la construction d'une tour de contrôle et d'ateliers permanents de restauration.

La Collection nationale de l'aéronautique est devenue officiellement l'an dernier le Musée national de l'aviation, après que le gouvernement eut annoncé son intention de subventionner la construction des nouveaux locaux.

Convention de prêt de 10,3 millions

M. Gerald Regan, ministre d'État au Commerce international, a annoncé le 6 juin que la Société pour l'expansion des exportations (SEE) a signé une convention de prêt évaluée à 10,3 millions de dollars américains avec la Nacional Financiera S.A. (Nafinsa) du Mexique en vue d'appuyer une vente des Ateliers d'ingénierie Dominion Ltée, de Montréal, à la Compañia Minera de Cananea, S.A.

La vente porte sur la fourniture de 8 broyeurs et de matériel connexe pour l'agrandissement et l'amélioration de la mine de cuivre et les installations de traitement de minerai de Cananea.

La Nacional Financiera S.A. est la banque nationale de développement du Mexique.

Fondés en 1919, les Ateliers d'ingénierie Dominion Ltée sont une filiale en propriété exclusive de la compagnie Générale électrique du Canada, qui se spécialise dans la production de turbines hydrauliques, de machines de fabrication de papier, de broyeurs de minerai et de laminoirs d'acier.

Le prince Charles et la princesse Diana visitent le Canada



Leurs Altesses royales, le prince Charles et la princesse Diana, de Galles, ont effectué, du 14 juin au 1^{er} juillet, une tournée triomphale au Canada. Arrivés à Halifax (Nouvelle-Écosse), leur itinéraire les conduisit au Nouveau-Brunswick, à Ottawa (où nous les voyons en compagnie de M. Trudeau), à Terre-Neuve et à l'Île-du-Prince-Édouard. De là, les visiteurs royaux se sont envolés vers Edmonton, (Alberta), où ils prirent part à l'ouverture officielle des Universiades mondiales. C'était, pour le Prince Charles, sa septième visite au Canada depuis 1969; quant à la princesse Diana, elle en était à sa première visite. Le prince Philip, duc d'Édimbourg, a aussi visité le Canada, du 30 juin au 6 juillet; il s'est rendu à London, Toronto et Ottawa pour participer aux célébrations qui ont marqué le 100^e anniversaire du Royal Canadian Regiment dont il est le colonel en chef.

Pleins feux sur la mode canadienne

M^{me} Schreyer, épouse du Gouverneur général, a présidé un défilé de mode de la collection d'automne prêt-à-porter de dessinateurs canadiens, qui a eu lieu à leur Résidence, le 15 juin.

Ce défilé, qui avait pour but de faire connaître l'industrie canadienne de la mode, a présenté des vêtements choisis parmi la collection d'automne de 22 créateurs de la mode féminine.



Robe cocktail du dessinateur torontois Maggy Reeves.

C'est la première fois qu'un tel événement avait lieu à Rideau Hall. Le concept fut élaboré par M^{me} Schreyer afin de mettre en valeur le talent de nos dessinateurs



Élégant kimono du dessinateur albertain Wayne Clarke.

et de faire valoir l'industrie canadienne de la mode. Celle-ci a acquis depuis dix ans une réputation internationale pour son élégance, sa qualité et la finition de ses produits. Elle est devenue un précieux atout à l'exportation canadienne.

Les dessinateurs qui y ont participé sont parmi les plus talentueux du Canada. Soulignons que l'industrie canadienne de la mode se classe parmi les cinq plus importantes au terme de son effectif. En effet, quelque 80 000 travailleurs sont employés dans 2 000 entreprises qui sont situées principalement à Montréal, Toronto, Winnipeg et Vancouver.

Lors de la présentation d'une durée d'environ 50 minutes, chaque dessinateur a présenté cinq modèles tirés de sa collection d'automne.

Le défilé est une collaboration de la Résidence du gouverneur général et du ministère de l'Industrie et du Commerce et de l'Expansion économique régionale.

Un nouveau musée au Séminaire de Québec

Le nouveau musée du Séminaire de Québec devrait vraisemblablement ouvrir ses portes le 1^{er} novembre prochain. Tout récemment, lors d'une conférence de presse, le président du conseil d'administration de la Société du Musée du Séminaire de Québec, M. Jean-Marie Poitras, expliquait les principaux objectifs de l'institution : mettre en valeur les collections et promouvoir auprès du public l'étude de l'histoire, des sciences et des beaux-arts.

Le Musée est installé dans l'ancien pensionnat de l'université Laval situé au 9, rue de l'Université, à Québec. Le bâtiment, construit en 1852, selon les plans de l'architecte Charles Baillargé, est d'une superficie de 3 700 mètres carrés. Il abrite neuf salles où seront exposées les grandes collections du Musée : la peinture européenne, la peinture québécoise, les œuvres sur papier, les instruments scientifiques, l'art oriental et l'orfèvrerie. Les salles serviront également à de nombreuses expositions thématiques à partir des autres collections du Séminaire qui sont trop nombreuses et variées pour qu'on les expose en permanence.

Les activités

À l'heure actuelle, les installations physiques sont presque complétées. Les années à venir seront consacrées à un immense

travail de recherche, d'identification et de restauration des œuvres. On ne prévoit d'ailleurs pas dans l'immédiat faire de nouvelles acquisitions. On préfère s'affairer à la mise en valeur des collections, déjà imposantes, acquises au cours des trois cents ans d'existence du Séminaire de Québec. Ces collections confèrent déjà au Musée une place de choix au sein de la muséologie canadienne.

Jusqu'à maintenant, la réalisation de ce musée a nécessité des investissements de 6,5 millions de dollars. En premier, les deux paliers de gouvernement y ont contribué pour 4,2 millions de dollars dans le cadre d'une entente Canada-Québec. Par la suite, le gouvernement du Québec et son ministère des Affaires culturelles ont versé 1,8 million de dollars supplémentaires. De leur côté, le Séminaire de Québec et la Société du Musée ont versé 282 000 \$. Un autre montant de 1,7 million de dollars sera nécessaire pour compléter l'ensemble du projet. Ce montant fait d'ailleurs présentement l'objet d'une importante campagne de souscription. Le coût total du projet du Séminaire de Québec s'élèvera à près de 8,5 millions de dollars.

(La Presse)

Ouverture d'une troisième boutique hors taxes

L'inauguration officielle de la troisième boutique hors taxes le long de la frontière canado-américaine a eu lieu en juin à Edmundston (Nouveau-Brunswick).

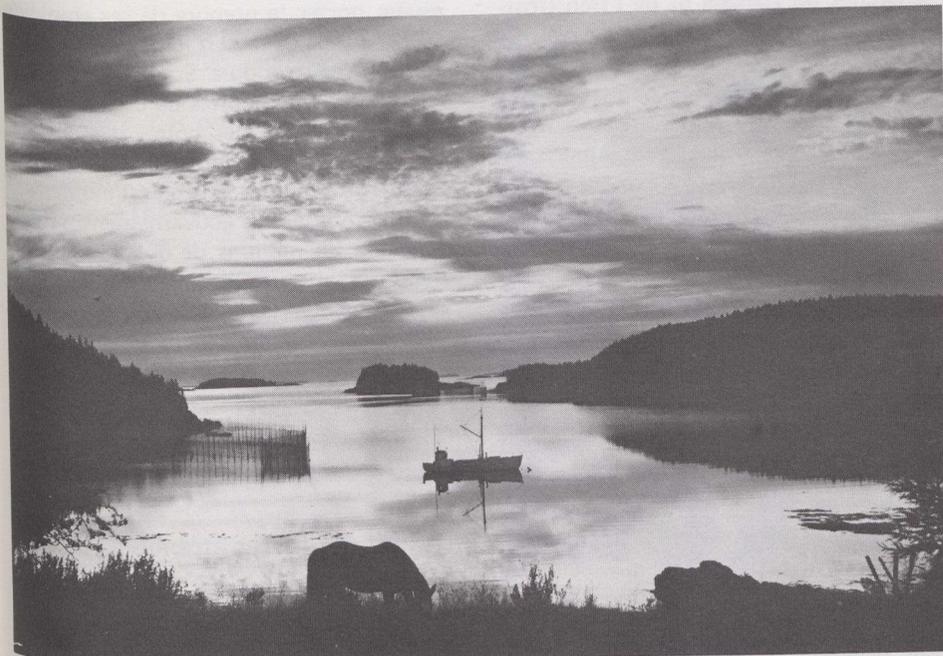
Le ministre du Revenu national, M. Pierre Bussièrès, et des fonctionnaires représentant la province et la municipalité, ont participé à la cérémonie.

Selon le ministre Pierre Bussièrès, les objectifs du programme national sont de promouvoir la vente des produits canadiens, d'offrir un service au public voyageur à prix avantageux, de créer des emplois, de stimuler la participation de l'entreprise privée et particulièrement celle de la petite entreprise.

Les perspectives d'affaires de la boutique sont des plus encourageantes, puisque chaque année plus de 1 500 000 voyageurs traversent la frontière entre Edmundston et Madawaska, Maine, la ville voisine américaine.

Le programme national des boutiques hors taxes produira un chiffre d'affaires de plus de 80 millions de dollars par année lorsque celui-ci sera complètement mis en oeuvre dans les prochaines années.

Un lieu où puiser d'inoubliables souvenirs



Office du tourisme du Nouveau-Brunswick

Une île isolée que deux heures de traversier séparent du Nouveau-Brunswick, Grand Manan laisse aux naturalistes photographes et touristes le souvenir de paysages obsédants, de matins couverts de brume et de couchers de soleil inoubliables.

Jadis les marins craignaient l'île Grand Manan, et les nombreuses épaves qui jonchent le fond des eaux, autour de cette île dans la baie de Fundy, justifient ces craintes. Aujourd'hui, lorsque le traversier contourne une pointe de terre pour pénétrer dans le port de North Head, le phare de Shallowtail s'élevé à travers le brouillard pour accueillir les visiteurs.

Île paisible du Nouveau-Brunswick, elle est tellement isolée du reste du monde qu'elle a conservé une atmosphère amicale et décontractée qui ressemble à celle d'il y a 50 ans.

Pourtant cette île est assez facile d'accès, grâce aux traversiers qui font la navette de deux à cinq fois par jour, selon le jour de la semaine ou la période de l'année.

Le trajet de deux heures à partir de Black's Harbour, à environ 80 kilomètres à l'ouest de Saint-Jean, conduit le visiteur au village de North Head, à l'extrémité nord de Grand Manan. De là, on peut se rendre partout dans l'île, par la route, en moins de 20 minutes.

Écouter les vagues

Du côté est de Grand Manan, 32 kilomètres de route suivent le littoral; les champs et les villages aux couleurs pastel descendent en pente douce vers les plages couvertes de galets et vers les ports de pêche bien abrités. Des pièges à poisson

en forme de cœur émergent de l'eau non loin du rivage, et les trois phares de l'île sont des endroits idéaux pour voir les couchers et les levers de soleil, ou tout simplement pour écouter le bruit des vagues. Par contraste, l'extrémité ouest de l'île est bordée de hautes falaises dentelées, et seule Dark Harbour est accessible par la route.

La plupart des 2 500 habitants de l'île vivent de la mer. Sur les quais, on aperçoit les bouées blanches et jaunes, et les tas de filets à poisson. Les algues rouges, que les gens des Maritimes considèrent comme une friandise, sont étalées sur la terre pour sécher, et des douzaines de pittoresques cabanes où on fume le poisson sont groupées près de Seal Cove.

Cependant, en raison des difficultés que connaît présentement l'industrie de la pêche, les usines de traitement du poisson ont dû remercié bon nombre de leurs employés, ce qui rend le tourisme encore plus important pour l'économie locale.

Plus de 240 espèces d'oiseaux fréquentent l'île; des myriades de fleurs sauvages y poussent et les reflets des bateaux dans l'eau font le ravissement des photographes amateurs.

Une vie tranquille

Cependant l'île n'est pas ce qui convient aux amateurs de vie nocturne. Il n'y a ni bars, ni discothèques, et même les salles à manger dans les hôtels ne servent pas

d'alcool. La vie de société, pour les habitants de l'île, semble graviter autour des nombreuses églises.

En plus d'explorer Grand Manan, les visiteurs peuvent faire des excursions d'une journée dans plusieurs îles voisines, plus petites; l'île Ross, site du premier village permanent bâti par les Loyalistes en 1784, est accessible à pied, à marée basse. Il y a un petit bac qui se rend à l'île White Head, où habitent une vingtaine de familles. Le Marathon Inn, à North Head, organise des expéditions d'observation des baleines, en août et septembre.

Les visiteurs peuvent aussi louer un bateau de pêche au homard jusqu'à la petite île Machirs Seal, habitée uniquement par le gardien du phare, un naturaliste, et plusieurs milliers d'oiseaux aquatiques. Étant donné que les foules de visiteurs dans l'île semblaient déranger les oiseaux, le nombre de touristes est maintenant limité à 25 par jour.

Les endroits où loger, sur Grand Manan, vont du terrain de camping, appartenant au gouvernement provincial, à des chalets avec cuisine, et des pensions de famille au motel Surfside, qui compte 23 chambres.

Le plus grand établissement est le Marathon Inn, un hôtel charmant et séculaire, construit par un capitaine à la retraite. Il a été récemment rénové, et chacune des chambres à coucher est unique en son genre, et meublée simplement avec des meubles anciens. L'accueil est chaleureux et les repas, succulents.

(Extrait du journal *Le Droit*)

Symposium de mosaïque

En juin s'est tenu au Centre d'arts d'Orford (Québec) le premier Symposium canadien de la mosaïque. Les invités venaient du Québec, du Japon, de l'Italie et de la Yougoslavie. Ces activités ont cours depuis 30 ans à Orford, dans un centre principalement axé sur la formation musicale mais ouvert à toutes formes d'arts.

La mosaïque, art d'agglomérats, d'ajouts et d'additions, a d'abord servi d'ornement architectural, en Égypte. Elle s'épanouit surtout à l'ère byzantine, partout où les églises de ce rite s'implantèrent. À Orford, on travaille à exposer et à démontrer les attaches toujours actuelles d'une esthétique qui a su s'adapter aux usages des populations et des civilisations que la mosaïque continue d'intéresser et de servir.

Inauguration du Palais des congrès de Montréal

Le nouveau Palais des congrès de Montréal a ouvert ses portes le 27 mai dernier. Situé au cœur du quartier des affaires, du spectacle et des arts, ce centre de 81 millions de dollars permet à Montréal de se joindre au rang des grandes villes de congrès dans le monde qui peuvent accueillir des milliers de délégués. « Montréal est déjà reconnue comme l'un des hauts lieux du tourisme et des congrès en Amérique du Nord, particulièrement grâce à ses vastes espaces de réunion. Avec le Palais des congrès, s'ajoute une nouvelle dimension qui place Montréal au même niveau, sinon devant la concurrence des grandes villes du monde », a déclaré M. Roger Privé, le directeur général de la Société du Palais des congrès de Montréal.

Au cours de ses dix premiers mois d'activités, le Palais des congrès accueillera 74 événements qui amèneront plus de 350 000 visiteurs et délégués. « Une performance satisfaisante », note M. Privé qui espère attirer à Montréal une trentaine de nouveaux congrès par année qui devraient générer des retombées économiques de plus de 65 millions de dollars.

Le Palais des congrès comprend, entre autres, une salle de congrès de 4 200 mètres carrés qui peut accueillir quelque 5 800 personnes, un hall d'exposition de 9 500 mètres carrés pouvant réunir jusqu'à 10 000 visiteurs et contenir 520 kiosques ; 28 salles adjacentes permettent également de tenir des réunions de 100 à 1 000 personnes. Par ailleurs, l'édifice est situé à proximité de 8 500 chambres d'hôtel et une ligne de métro le relie aux principaux points d'intérêt de la ville : centres culturels, universités, salles de spectacles, magasins, restaurants.

Hydro-Québec veut ériger la plus grande éolienne au monde

Hydro-Québec veut construire au coût de 35,2 millions de dollars la plus grande éolienne à axe vertical au monde, à Cap-Chat, en Gaspésie.

Le Projet Éole, d'une hauteur équivalente à un édifice de 30 étages, et d'une puissance de 4 000 kW, pourra alimenter 400 maisons chauffées à l'électricité. La fabrication et la mise en service s'effectueront en 1984-1985.

Éole dépasse largement l'éolienne des Îles-de-la-Madeleine, deux fois plus petite

et d'une puissance limitée à 230 kW.

Projet conjoint du Conseil national de recherches du Canada et de l'Ireq (Institut de recherche d'Hydro-Québec) qui en partagent également les coûts, il sera géré et réalisé par Hydro. Éole permettra aussi de compléter les connaissances dans ce secteur. Les Européens et les Américains misent sur les éoliennes à axe horizontal, ressemblant à des moulins à vent. Les Canadiens, par contre, se concentrent sur celles à axe vertical, dont la pale tourne autour d'une colonne centrale, comme un mat.

Les études préliminaires du projet Éole ont débuté en mars 1981. Des critères comme les conditions atmosphériques, l'interférence électromagnétique, l'intégration au réseau d'Hydro et le coût ont déterminé trois régions du Québec détenant le potentiel approprié : la Côte-Nord, les Îles-de-la-Madeleine et la Gaspésie. Des études météorologiques précises menées durant un an ont par la suite dégagé Cap-Chat comme l'endroit le plus favorable.

Le bruit créé par l'éolienne atteindra la fréquence de 700 à 1 200 hertz, soit celui produit dans une maison calme. Pour limiter les collisions d'oiseaux aquatiques, on érigera Éole à bonne distance du fleuve et on utilisera des lampes stroboscopiques.

Si Éole confirme les études, le Québec se doterait de parcs d'éoliennes.

Première machine-robot complètement canadienne

Les Industries modernes Melbourne, des Cantons de l'Est (Québec), ont présenté, le 2 mai, la première machine-outil assistée par ordinateur, entièrement conçue et fabriquée au Canada.

Le porte-parole de la compagnie, M. Gerry Manseau, a soutenu que les machines similaires importées sont plus coûteuses et plus difficiles à opérer que le prototype lancé, lequel était en montre récemment, à l'exposition industrielle de la machine-outil de Toronto.

L'entreprise a mis trois ans pour concevoir et fabriquer la machine à contrôle numérique, qui permet notamment d'usiner économiquement de petites et grandes pièces à géométries complexes en quantités réduites. Dépendant des « options » demandées par les clients, cette machine se vendra entre 180 000 \$ et 215 000 \$.

La compagnie, qui célèbre son ving-

tième anniversaire et dont le chiffre d'affaires dépasse 3,5 millions de dollars, espère porter le nombre de ses employés de 80 à plus de 100 d'ici à un an grâce à son nouveau produit. Son usine fabrique entre autres des boîtes de conduite pour les autobus GM, des boîtes d'engrenage, des réducteurs de vitesse, etc. Plus de 35 p. 100 de la production est exportée.

Une étude du gouvernement fédéral établit à 35 millions de dollars annuellement les importations canadiennes dans le secteur de la machine-outil, dont le taux de croissance atteint 25 p. 100 par an. Le marché américain est évalué à quelque 350 millions de dollars par année.

Retrait des forces étrangères du Liban

M. Allan MacEachen, vice-premier ministre et secrétaire d'État aux Affaires extérieures, a émis le 27 mai la déclaration suivante concernant le retrait des forces étrangères du Liban.

« Le peuple et le gouvernement du Canada ont suivi avec beaucoup d'attention et de préoccupation les événements au Liban. Le Canada a demandé le retrait de toutes les forces étrangères du Liban et le retour à l'autorité civile dans ce pays, afin de permettre au gouvernement libanais de s'attaquer aux tâches essentielles de la reconstruction et de la réconciliation nationales. Le premier ministre a réitéré cette demande devant la Chambre le 19 mai.

« Nous nous réjouissons de la signature d'un accord sur le retrait des Israéliens, qui constitue une première étape essentielle du processus, et nous espérons que cet accord sera mis en vigueur le plus tôt possible. Nous avons adressé des félicitations au secrétaire d'État américain, M. Shultz, pour l'aide indispensable apportée par le gouvernement américain à la conclusion de cet accord et pour l'efficacité de ses propres interventions dans les derniers stades de la négociation.

« Nous suivons de près les pourparlers en cours entre les gouvernements libanais et syrien sur la situation, et formulons l'espoir qu'ils déboucheront sur une issue heureuse afin que toutes les forces étrangères présentes au Liban soient retirées dans les meilleurs délais. Il importe que dans l'intervalle toutes les parties concernées agissent avec la plus grande prudence, afin de réduire les tensions dans la région. »

Prix littéraires du gouverneur général pour l'année 1982

Le Conseil des Arts du Canada a rendu publique la liste des lauréats des Prix littéraires du Gouverneur général pour l'année 1982. Les prix seront remis aux lauréats par le gouverneur général, M. Edward Schreyer, vers la fin de septembre, à Québec.

Lauréats de langue française

Romans et nouvelles : Roger Fournier, pour *Le cercle des arènes* ; Poésie : Michel Savard, pour *Forages* ; Théâtre : Réjean Ducharme, pour *HA ha...* ; Études et essais : Maurice Lagueur, pour *Le marxisme des années soixante : une saison dans l'histoire de la pensée critique*.

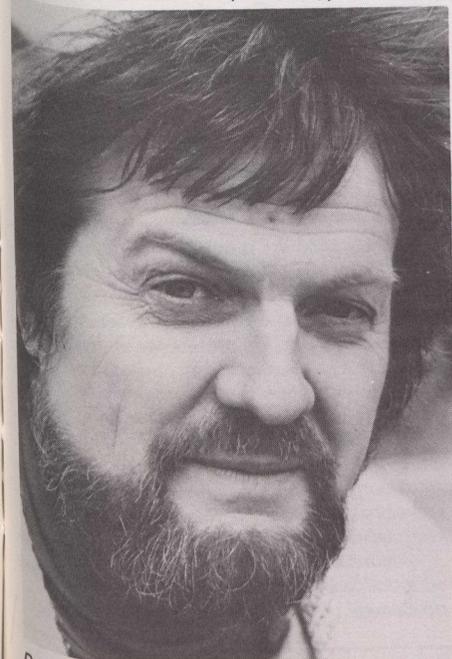
Lauréats de langue anglaise

Romans et nouvelles : Guy Vanderhaeghe, pour *Man Descending* ; Poésie : Phyllis Webb, pour *The Vision Tree : Selected Poems* ; Théâtre : John Gray, pour *Billy Bishop Goes to War*, une pièce mettant en vedette Eric Peterson ; Études et essais : Christopher Moore, pour *Louisbourg Portraits : Life in an Eighteenth-Century Garrison Town*.

Les lauréats ont été choisis par huit jurys indépendants, formés pour examiner les ouvrages publiés l'an dernier par les écrivains canadiens.

Notes biographiques

Roger Fournier est né à Saint-Anaclet, comté de Rimouski (Québec), en 1929.



Roger Fournier, lauréat, section romans et nouvelles, pour *Le Cercle des arènes*.



Photos Conseil des arts du Canada

Phyllis Webb, lauréate, section poésie, pour *The Vision Tree*.

Réalisateur de métier à la télévision de Radio-Canada, à Montréal, il est l'auteur d'une dizaine de romans. Avec *La marche des cocus*, *Les cornes sacrées* et *Le cercle des arènes*, il s'est engagé, depuis 1972, dans la création d'une mythologie québécoise qui plonge ses racines dans la Grèce antique.

Le Cercle des arènes, déjà couronné du prix littéraire France-Canada, décrit l'intense relation émotionnelle qui se développe entre un père et un fils québécois qui voyagent en France en compagnie d'une jeune Parisienne. L'aventure se termine à Nîmes, sur le sable des arènes, où les deux hommes se libèrent de leurs fantasmes dans une lutte épique.

Née en 1927, Phyllis Webb habite maintenant Salt Spring Island, en Colombie-Britannique. Rédactrice, communicatrice et réalisatrice à Radio-Canada durant plusieurs années, elle a aussi enseigné la création littéraire dans diverses universités.

Ses premiers poèmes ont paru en 1954 dans une anthologie intitulée *Trio*. De nombreux recueils se sont ensuite succédé, dont *The Sea Is Also a Garden* (1962), *Naked Poems* (1965), *Selected Poems, 1954-1965* (1971), et *Wilson's Bowl* (1981). *Talking*, publié en 1982, réunit ses essais, critiques et textes radiophoniques. *The Vision Tree* présente des poèmes tirés des précédents recueils et des créations récentes. De courts poèmes sur l'amour et les aspects ténébreux de l'âme humaine y voisinent avec des œuvres plus longues sur des sujets politiques et sociaux.

L'Office national du film rafle treize prix en sept jours

The American Film Festival, qui a eu lieu à New York, du 30 mai au 4 juin, a décerné cinq trophées *Blue Ribbon* et trois trophées *Red Ribbon* à des films de l'Office national du film (O.N.F.) qui se sont classés respectivement premier et deuxième de leur catégorie. Les films gagnants d'un trophée *Blue Ribbon* sont :

A War Story, de Anne Wheeler, une reconstitution de la vie d'un médecin canadien interné dans un camp japonais durant la Seconde Guerre mondiale ;

Steady As She Goes, un document de Robert Fresco sur l'art de mettre des bateaux en bouteilles ;

Top Priority (Priorité absolue), un film d'animation d'Ishu Patel qui montre que les priorités de l'individu et celles des gouvernements ne sont pas toujours les mêmes ;

If You Love This Planet (Si cette planète vous tient à cœur), un document de Terri Nash qui illustre les propos d'un médecin sur les conséquences inévitables d'une guerre nucléaire ;

Acid Rain : Requiem Or Recovery (Les pluies acides : À la croisée des chemins), une réalisation de Crawley Films Ltd pour l'O.N.F. et Environnement Canada.

Les trophées *Red Ribbon* ont été décernés à :

People At Work : A Right To Refuse ?, un film sur les relations de travail, réalisé par Clayton Bailey, et produit par l'O.N.F. en collaboration avec le Congrès du travail du Canada ;

« E », une satire philosophique du cinéaste d'animation Bretislav Pojar ;

Magic In The Sky, une réalisation de Peter Raymond et une coproduction de l'O.N.F. et de Investigative Productions, sur la mise en place d'un premier réseau de télévision inuit.

Enfin, *Distant Islands*, un film d'animation de Bettina Maylone, recevait une mention d'honneur.

American Film Festival est placé sous le patronage de l'Association des cinémathèques éducatives (Educational Film Library Association). Il se double d'un des plus importants marchés audiovisuels américains où puisent les bibliothèques, les établissements d'enseignement, les agences gouvernementales et les distributeurs.

Tous les films qui y remportent des trophées font l'objet de projections spéciales un peu partout aux États-Unis.

Mise au point d'une jambe artificielle pour le jogging

Des chercheurs de l'université McMaster de Hamilton (Ontario) sont en train de mettre au point une jambe artificielle mieux adaptée aux exigences de la course à pied, en s'inspirant d'idées avancées par Terry Fox. Ses suggestions ont guidé les chercheurs dans leur tentative de créer un prototype d'un fonctionnement plus naturel, grâce auquel les amputés n'auront pas à courir en clopinant de la façon que Terry a rendue célèbre dans son effort pour traverser le Canada. La nouvelle prothèse ainsi conçue portera son nom.

Guy Martel, directeur du laboratoire de prothétique et d'orthétique de l'hôpital Chedoke McMaster, a eu l'idée d'améliorer les prothèses de course après s'être entretenu avec Terry Fox, qui s'était arrêté à Hamilton pour faire ajuster sa jambe artificielle.

M. Martel se rappelle que Terry s'était plaint du fonctionnement du genou et du temps de réaction de sa jambe artificielle, et qu'il avait dit souhaiter trouver une prothèse qui répondrait beaucoup plus au mouvement de son côté sain.

Afin d'aider les autres amputés qui ont le même problème, M. Martel a examiné de près une des prothèses que Terry Fox a utilisées au cours du marathon qu'il a entrepris afin de recueillir des fonds pour la recherche sur le cancer.

Il se pourrait bien, cependant, qu'il porte plus d'intérêt au modèle original de type « échasse sauteuse » que Terry Fox avait d'abord essayé, puis abandonné.

Un style laborieux

M. Martel a expliqué que Terry Fox sautillait en courant parce que sa jambe artificielle ne pliait pas et qu'elle ne revenait pas suffisamment vite en avant, ce qui l'obligeait à faire deux pas avec sa bonne jambe pour chaque pas qu'il faisait avec sa jambe artificielle, même après y avoir fixé une bande élastique pour en accélérer le retour vers l'avant. « Il se servait de sa prothèse comme point d'appui pour projeter son corps vers l'avant. »

Aidé d'une subvention de 5 000 \$ du bureau national des Amputés de guerre du Canada, et d'une autre de 12 000 \$ du bureau régional de cet organisme à Hamilton, M. Martel est à mettre au point une prothèse qui imitera mieux les mouvements naturels de la jambe d'un coureur.

Il travaille avec un spécialiste en génie mécanique, Ted Eiler, au perfectionnement d'un mécanisme sous l'effet duquel la jambe artificielle se contractera et restera bloquée dans cette position lorsque le coureur y transférera son poids, ce qui permettra à celui-ci de la ramener vers l'avant de façon naturelle au lieu de la traîner de côté.

Mais l'élément clé de ce prototype hautement perfectionné de prothèse du type « échasse sauteuse » est un mécanisme dont la mise au point n'est pas encore tout à fait achevée. Ce mécanisme permettra à la jambe artificielle de reprendre sa longueur normale au moment où le pied sera ramené vers le sol.

Ce point est important car, selon le prothésicien de Terry Fox en Colombie-Britannique, Ben Speicher, le prototype original s'est révélé inadéquat. Comme le disait Terry Fox, il donne l'impression de toujours mettre le pied dans un trou.

La nouvelle jambe artificielle ne permettra pas aux amputés de courir plus vite, mais ils pourront le faire plus facilement.

Nouvelles brèves

Un centre de recherche des sciences de la mer sera bientôt construit dans la région de Mont-Joli (Bas-Saint-Laurent/Gaspésie). Ce centre sera érigé au coût de 20 millions de dollars et emploiera près de 200 chercheurs. Il axera ses travaux sur les ressources halieutiques du golfe Saint-Laurent et du Québec nordique, sur leur évaluation, leur mise en valeur, l'établissement de cartes hydrographiques, l'océanographie et l'écologie marine.

Le public newyorkais a accueilli avec enthousiasme le concert qu'à présenté le 20 mai dernier, au Carnegie Hall, l'Orchestre symphonique de Montréal, sous la direction de M. Charles Dutoit. Une longue ovation a souligné l'exécution de l'ouverture du *Corsaire* de Berlioz, du *Sacre du printemps* de Stravinski et de l'acte II de l'opéra *Samson et Dalila* de Saint-Saëns.

Télé globe Canada et Northern Telecom ont signé récemment un contrat de cinq ans portant sur l'achat et l'installation de commutateurs numériques DMS-300 à Vancouver et à Toronto, ainsi que sur l'extension de celui de Montréal, ce qui pourrait signifier une transaction globale de 70 millions de dollars et même plus.

La Société Saint-Jean-Baptiste de Montréal vient d'accorder son prix de musique Calixa-Lavallée à M. Gilles Potvin, critique musical au journal *Le Devoir*.

Du 1^{er} au 10 juillet, la quatrième édition du Festival international de Jazz de Montréal a permis aux amateurs québécois d'entendre les grands noms du jazz mondial. Plus de 400 musiciens venant d'une dizaine de pays donneront quelque 200 représentations à cette occasion. On attend des musiciens des États-Unis, du Canada, de la France, de la Belgique, de la Pologne et du Brésil.

Près de 1,2 million de Canadiens ont franchi la frontière américaine durant le premier trimestre de 1983, ce qui représente une augmentation de 19 p. 100, a indiqué Statistique Canada, qui explique en partie cela par des tarifs aériens moins chers à cause de la dérèglementation. Ce phénomène a aussi réduit de 15,6 p. 100 le nombre de Canadiens s'envolant aux États-Unis sur des lignes canadiennes. Par ailleurs, 15 p. 100 plus de Canadiens ont fait un voyage d'une journée aux USA. Le déficit touristique s'est établi à 1,05 milliard de dollars durant le premier trimestre, contre 1,09 milliard de dollars au premier trimestre de 1982.

Le prix de sciences humaines Esdras-Minville, de la Société Saint-Jean-Baptiste de Montréal, a été décerné, pour 1983, à Pierre Dansereau, écologiste et homme de sciences montréalais de réputation internationale. Ce prix met en évidence la contribution majeure de M. Dansereau dans le domaine de l'écologie, dont il demeure l'un des plus grands spécialistes au monde.

Hebdo Canada est publié par la Direction centrale des affaires publiques, 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 en vous adressant 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