

LE DROIT

Perspectives

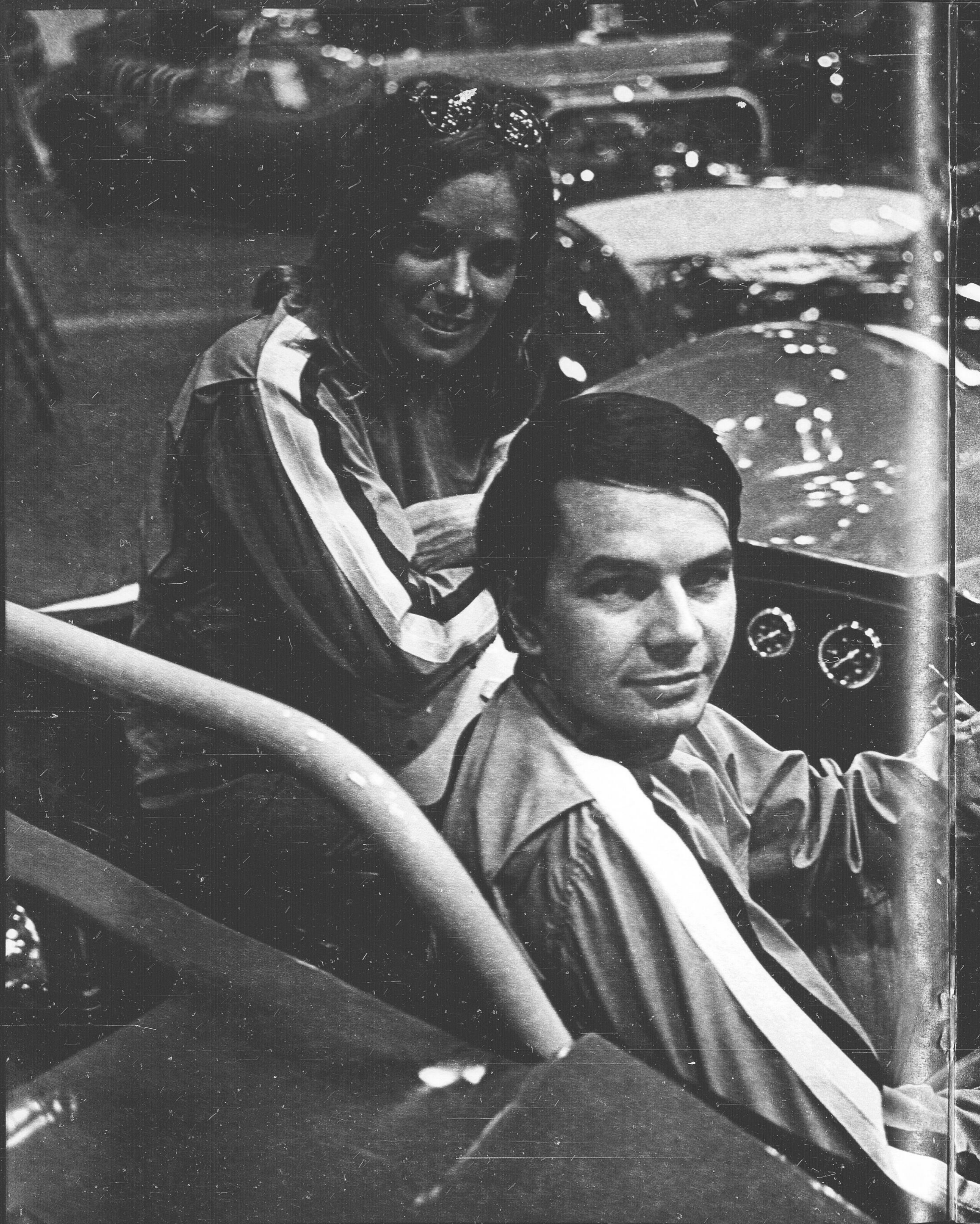
Vol. 10, No 27

6 juillet 1968



LA RONDE

voir page 17





**Nicole Martin et
François Favreau**

UN COUPLE UNI PAR UN GRAND AMOUR: LA COURSE

par Armande Saint-Jean

Photos Daniel Fontigny

ELLE EST BLONDE, mince et fragile, avec de grands yeux rieurs et myopes. Il a les cheveux noirs, un sourire timide, un léger accent qui trahit ses origines françaises.

A deux, ils totalisent 54 ans, dix saisons de course automobile, une cinquantaine de trophées. François Favreau et Nicole Martin forment le seul couple de coureurs automobiles du Québec, et probablement du Canada.

Rédactrice de publicité dans une agence de Montréal, Nicole Martin consacre à son sport favori toutes ses fins de semaine d'été et d'automne. Elle y puise une détente nécessaire après le travail intellectuel intense qu'elle exerce. "Moi, je cours pour mon plaisir uniquement, dit-elle, tandis que pour François la course est une véritable raison de vivre."

Il est vrai qu'il parle de sa carrière avec tout le sérieux d'un professionnel. Depuis plusieurs années, il y consacre toute son énergie et une bonne partie de son temps.

Adolescent, François Favreau se passionnait déjà pour la mécanique. "J'ai commencé à conduire à 17 ans, raconte-t-il. Dès que j'en avais la chance, j'utilisais la voiture familiale ou n'importe quel autre engin sur roues qui me tombait sous la main."

A l'époque, la course automobile faisait des début timides au Québec. Le jeune homme dévorait pourtant toutes les publications étrangères spécialisées. "J'ai cherché pendant un an avant de découvrir qu'il y avait des courses à Saint-Eugène." En 1962, il fête ses 21 ans en s'inscrivant à l'école de

pilotage qu'organise le club de Saint-Eugène à l'intention des futurs coureurs, et obtient sa licence en septembre de la même année.

Sa Volvo de tous les jours lui sert alors de voiture de course. Sa première performance à Saint-Eugène, en 1962, ne laisse nullement prévoir une carrière éblouissante: il "prend le champ" et atterrit dans les bottes de foin avec une aile en accordéon. L'année suivante, il achète une Sprite de course qu'il traîne partout pendant deux ans: Mosport, Saint-Eugène, Harewood, puis Saint-Jovite. Il progresse rapidement et remporte souvent la première place de sa catégorie. La saison 1965 est particulièrement active. Au volant d'une Lotus 7, il réussit à se faire remarquer par Gilles Vincent, propriétaire d'une écurie de course, qui décide de le commanditer et lui offre de conduire une Mustang préparée pour la compétition. Avec cette voiture, il remporte, en 1966, la première place dans toutes les catégories et, en 1967, décroche le championnat du Québec.

C'est aussi à Saint-Eugène que Nicole, encore adolescente, reçut la piqure des courses. Elle en rêva longtemps puisqu'elle ne devait débiter qu'en 1965. "Ma première course importante eut lieu à Mont-Tremblant, avec une Cooper-S. J'ai dérapé, effectué un magnifique tête-à-queue et capoté. Il me fallait déjà abandonner car je n'avais plus d'argent pour faire réparer la voiture." Mais François, qu'elle épouse en 1966, l'encourage à continuer. Il n'est pas seul à

croire en ses talents. A la jeune femme, Gilles Vincent propose également de faire partie de son écurie et lui offre de conduire une Lotus-Cortina de Ford.

"En fait, on ne me l'a pas offert à moi-même. Gilles Vincent a demandé la permission à mon mari avant de m'en parler. J'étais offusquée! Vous savez, le vieux mythe du mariage et de l'infériorité féminine subsiste toujours!"

François donne sa permission et Nicole, armée de courage à nouveau, reprend la course, aux côtés de son mari. En 1966, elle se classe en tête de sa catégorie (sedan de moins de deux litres) et accumule le même nombre de points que lui pour le championnat du Québec. L'an dernier (quand François le remporta), elle était en 4^{ième} position: "J'ai battu le temps de tous les pilotes masculins et féminins qui ont couru avec une voiture comme la mienne!" fait-elle avec une pointe de fierté bien compréhensible.

Tous deux aiment raconter leurs expériences et se rappeler leurs victoires contre la montre. Ils adorent aussi se taquiner. "Vous savez, dit Nicole, que François conduit une voiture plus rapide que la mienne. Il prend donc un tour d'avance sur ma catégorie, tous les 8 ou 9 tours. Quand les copains me dépassent, ils me sourient et me saluent d'un geste de la main. Lui: rien! Monsieur demeure sérieux et ne me regarde même pas.

— Je ne veux pas distraire mon attention du volant, réplique-t-il aussitôt. Je perdrais du temps en

Suite à la page suivante

Au Salon de l'Autosport, Nicole Martin et François Favreau admirent cette voiture de grosse cylindrée.

L'AMOUR DE LA COURSE

Suite de la page précédente



LA LAIT DE MAGNÉSIE
PHILLIPS'
EST UN
**Laxatif pour
Toute La Famille**



A tout âge, on peut souffrir de la constipation. Pour la soulager, prenez du lait de magnésie Phillips', que toute la famille peut employer. ■ Le Phillips' aromatisé a si bon goût que les enfants en raffolent. Et il est parfait pour eux—de même que pour les futures mamans. Et il est considéré bon particulièrement pour les personnes âgées, car il est efficace sans être irritant. ■ Donc, la prochaine fois que vous achèterez un laxatif, achetez un laxatif pour toute la famille. Achetez du lait de magnésie Phillips' ordinaire ou aromatisé à la menthe.



levant les yeux."

Entre eux règne l'esprit de compétition mais point de rivalité. "Oh! j'ai peut-être éprouvé un certain sentiment de jalousie, au début, avoue François. Mais c'était superficiel. Quand Nicole a commencé, j'étais déjà assez avancé. Etant la première Canadienne française à courir, elle récoltait beaucoup de publicité et je trouvais injuste qu'on parle d'elle du fait qu'elle est une femme et non pas pour ses performances.

— Au début, enchaîne Nicole, il est vrai qu'on me considérait comme une femme. Je me sentais défavorisée, en un sens, parce qu'on remarquait toutes mes erreurs, on m'épiait. Mais depuis l'an dernier, je me sens acceptée par les autres coureurs comme pilote, tout simplement.

— Mais les petits sourires et les saluts n'ont pas cessé pour autant", ajoute François, moqueur.

Même si elle déploie autant de courage, d'endurance et de volonté que ses camarades, Nicole Martin ne perd pas sa féminité. Au contraire. Elle est une jeune femme coquette, élégante. La décoration sobre de leur appartement, situé dans un luxueux immeuble de la Côte-des-Neiges, à Montréal, reflète un goût sûr et leur passion commune. Sur les rayons de la bibliothèque, une série amusante de bibelots de toutes sortes, trophées récoltés au cours des saisons, côtoient les livres. Sur l'appui de la fenêtre trônent une quinzaine de coupes, avec au centre le prestigieux trophée Alitalia du championnat du Québec.

Cependant, leurs façons respectives de concevoir la course automobile demeurent diamétralement opposées. "Une femme ne peut pas centrer toutes ses activités sur la course, d'expliquer Mme Favreau. Car plus les voitures sont rapides, plus il faut déployer de force physique et plus les connaissances mécaniques et techniques doivent être grandes. Nous sommes limitées à certains niveaux si nous voulons concurrencer les hommes sur un pied d'égalité.

— C'est pourquoi les femmes atteignent vite leur plafond, enchaîne François. Pour progresser, il faut avancer, passer d'une catégorie à l'autre, de façon à s'améliorer constamment. Ainsi, d'année en année, j'aspire à participer à des courses toujours plus importantes, à remporter des succès plus significatifs. Je veux aller aussi loin que mes possibilités me le permettront."

Partageant les mêmes goûts, Nicole et François Favreau peuvent aussi affronter les difficultés ensemble, consentir aux mêmes sacrifices, éprouver les mêmes émotions. La peur, par exemple: "On s'y habitue, poursuit François, car les risques sont toujours calculés. Il m'arrive de penser aux dangers durant la semaine ou juste avant le signal du départ. Mais à ce moment-là, c'est surtout la peur de me faire battre. Si je sais que je peux gagner facilement ou bien que je n'ai aucune chance de l'emporter, je suis très calme. Je deviens nerveux quand je sens que la victoire sera difficile. C'est un mélange de peur et d'orgueil. Car, en somme, on court dans un seul but: gagner. Dans chaque course il faut un vainqueur, soi-même de préférence. Plus les victoires sont fréquentes, plus la défaite est cuisante!

— Moi, je n'ai pas peur, dit Nicole. Je suis très agressive; je cours pour battre les hommes et les autres femmes, quand il y en a. J'adore les sensations que j'éprouve

avant, pendant et après la course. J'en tire un plaisir physique, sensuel; courir, c'est comme faire l'amour!"

En piste, ils ont une entente. S'il arrive un accident à l'un, on s'empresse de faire signe à l'autre pour lui montrer que tout va bien.

Si elle procure de grandes joies, la course exige aussi beaucoup d'efforts. L'aspect le plus difficile n'est pas la peur à vaincre, ni l'inquiétude, mais plutôt la persévérance: "Pendant quatre ans, dit François, j'ai couru sans commanditaire. J'ai tout sacrifié: voyages, vacances, vêtements, sorties. De plus, j'étais constamment partagé entre mes deux patrons: celui de la semaine, car je devais gagner ma vie, et celui de l'écurie."

Aujourd'hui, la situation s'est grandement améliorée. François peut concilier sa vie professionnelle et sportive puisqu'il exerce sa profession d'ingénieur — il est diplômé de Polytechnique — pour le compte du propriétaire de l'écurie qui le commande, Gagnon Spring.

"Cette maison me fournit une voiture, l'achète et l'entretient. En même temps, elle me permet de gagner ma vie. C'est la situation idéale à laquelle j'aspire depuis 7 ans."

En plus de participer à toutes les courses tenues au Canada et aux Etats-Unis, François Favreau remplit aussi plusieurs fonctions administratives et sociales. Membre fondateur et vice-président depuis trois ans de l'Association des coureurs automobiles de Montréal,

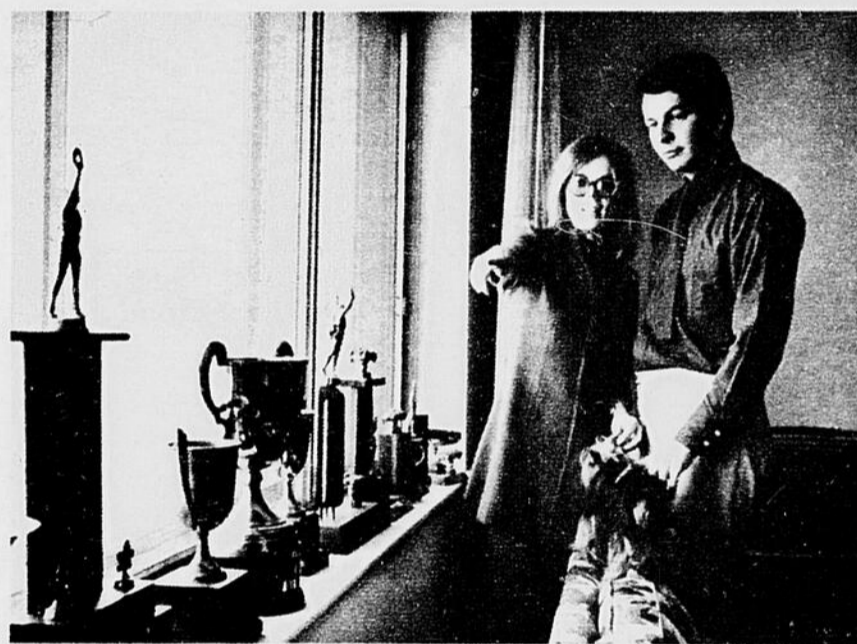
il participe aux salons de l'auto sport, organise des conférences de presse, s'occupe des activités du club, donne des cours et tient des assemblées pour les pilotes.

"Je me situe à mi-chemin entre le statut d'amateur et celui de professionnel. Mais il existe un manque de possibilités qui nous empêche d'acquiescer de l'expérience. Par exemple le climat, qui réduit à quelques mois seulement la saison des courses. C'est pourquoi j'ai comme politique de ne

me fixer aucun but ultime bien précis. Je m'efforce simplement de viser toujours plus haut."

"Moi, j'aimerais courir aussi longtemps que possible, dit Nicole, enthousiaste, en tous cas jusqu'à l'âge de 40 ans. Mais je cesserai le jour où la course ne me rendra plus heureuse." Lucide et réaliste, Nicole s'est découvert beaucoup d'autres raisons de vivre. L'hiver dernier, elle dévalait avidement les pentes de ski pour conserver l'acuité de ses réflexes. L'été, elle pratique le golf et la natation. "Je ne suis pas comme François, prête à tout sacrifier pour la course. Quand il me faudra faire trop d'efforts et de concessions, j'abandonnerai. D'ailleurs, il y a tellement d'autres choses que je voudrais!"

Quant à François il profitait en mai dernier d'un séjour d'une semaine à l'école de course de Piero Tarruffi, en Italie; ce voyage faisait partie du trophée Alitalia du championnat du Québec. Il affronte donc la présente saison, au volant d'une splendide Camaro, avec un regain de courage, une volonté accrue de gagner. Dans quelques semaines, les amateurs réunis autour de la piste de Mont-Tremblant pourront applaudir ses prouesses. En effet, le 21 juillet, François Favreau participera à la course Transam (Trans-American Sedan Championship) épreuve majeure de la saison qui attire les plus grosses écuries américaines et canadiennes. Comme pour achever de nous convaincre, il conclut en parlant de ses héros (Clark, Fangio, Moss): "Je les considère comme des êtres humains exceptionnels. Je les mets sur le même pied qu'Einstein ou Descartes." ◀



Nicole, François: l'amour du couple et des trophées.



Se souvenir...c'est vivre!



(elles y ont pensé)

Kodak

Pygmalion et le joul

Bernard Shaw était d'accord

LE *PYGMALION* de Bernard Shaw, que le Théâtre du Nouveau-Monde présente en reprise à l'Expo-Théâtre jusqu'au 13 juillet, a valu à son adaptateur, Eloi de Grandmont, quelques désagréments qui ont tourné à son avantage.

M. de Grandmont avait déjà fait une première adaptation, bien sage, pour la télévision. Il y a de cela dix ans. Mais quand il eut commande d'en faire une nouvelle pour le T.N.M., il se persuada qu'il fallait améliorer la partie "cockney" de la pièce. Sa résolution fut ferme: remplacer le cockney non plus par l'argot parisien mais par notre *argot* à nous, ou, si vous voulez, le "joul". Cela lui parut une obligation absolue.

Et qu'est-ce que le cockney?

"C'est, dit Eloi de Grandmont, un mot qui, à Londres, désigne le bas anglais, l'anglais "pouilleux", le joul, quoi! Que l'on ait dit dans les journaux, l'hiver dernier, que j'ai traduit l'intraduisible, me voilà bien content. Mais que l'on dise, pour me le reprocher, que j'ai traduit *Pygmalion* en joul, me voilà dans une drôle de colère.

"Mais, pour tout avouer, je n'étais pas tellement certain d'avoir raison. Il me fallait une preuve. Elle m'est tombée du ciel, par l'entremise de Bernard Shaw lui-même et du regretté Mario Duliani.

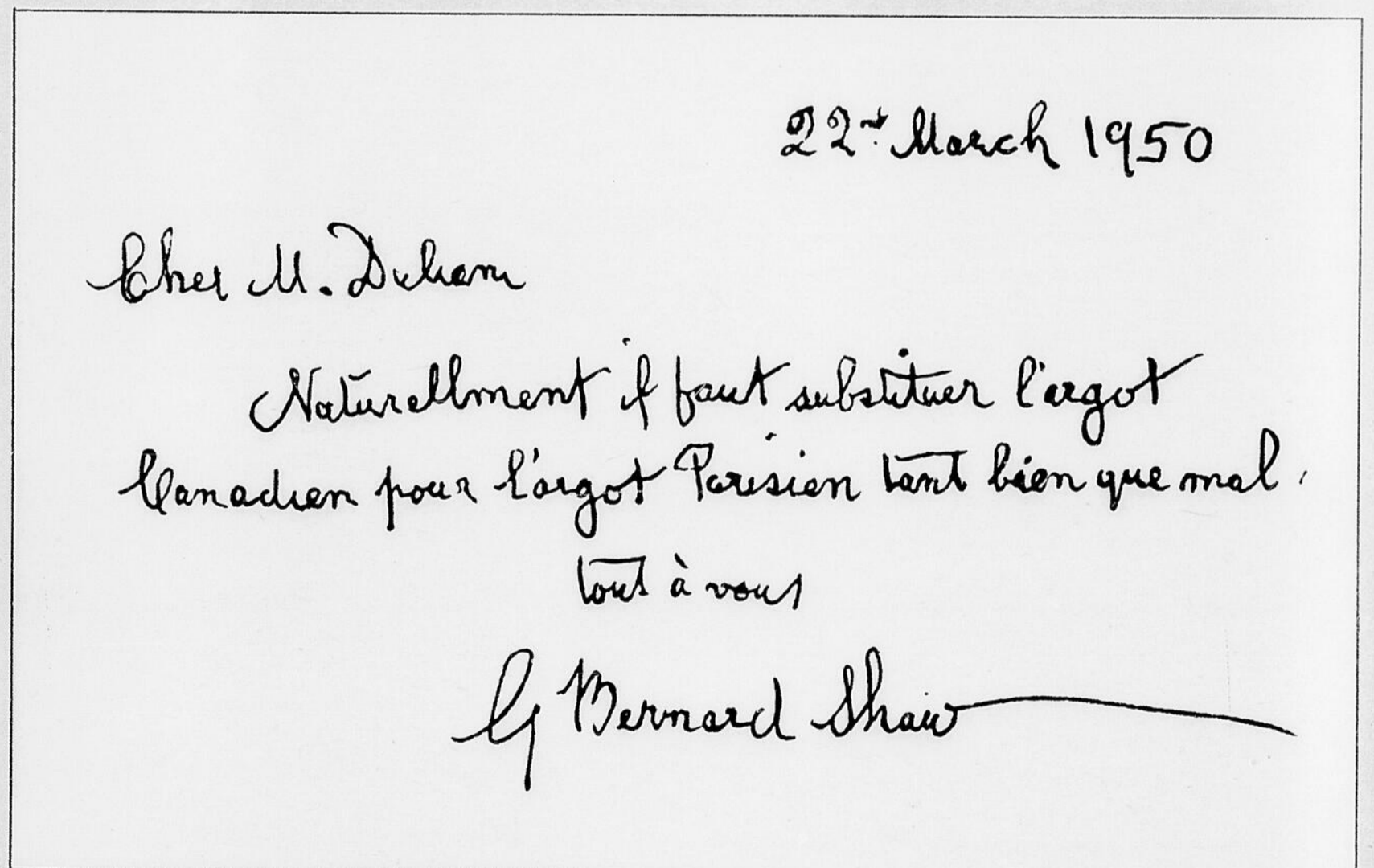
"Car figurez-vous que mon idée de cockney transformé en joul n'était pas neuve. Mario y avait pensé avant tout le monde. On sait que Mario Duliani, qui avait connu le succès comme auteur de théâtre à Milan et à Paris, était venu s'installer à Montréal en 1935. Il se consacre tout de suite au théâtre. La guerre vient interrompre son activité. Italien, il est interné dans un camp jusque vers la fin du conflit. Dès qu'on lui rend sa liberté, il retrouve le théâtre. Fin 1949, il décide de monter un *Pygmalion* qui utiliserait l'argot canadien. Il s'ouvre de ses intentions à Shaw. Mais la réponse tarde, jusqu'à la veille de la première, en mars 1950. Il est malheureusement trop tard: les répétitions sont trop avancées et il faudrait des mois pour récrire la pièce. Duliani se résigne à présenter la comédie de Shaw dans la version parisienne traditionnelle.

"Et voici que par un heureux hasard la précieuse réponse de Shaw m'est tombée entre les mains. Vous l'avez sous les yeux. Elle est claire et nette. Il ne saurait être ici question de joul puisque le mot n'était pas encore inventé. Shaw oppose ce qu'il appelle l'argot canadien à l'argot parisien. Et il insiste: Naturellement, dit-il."

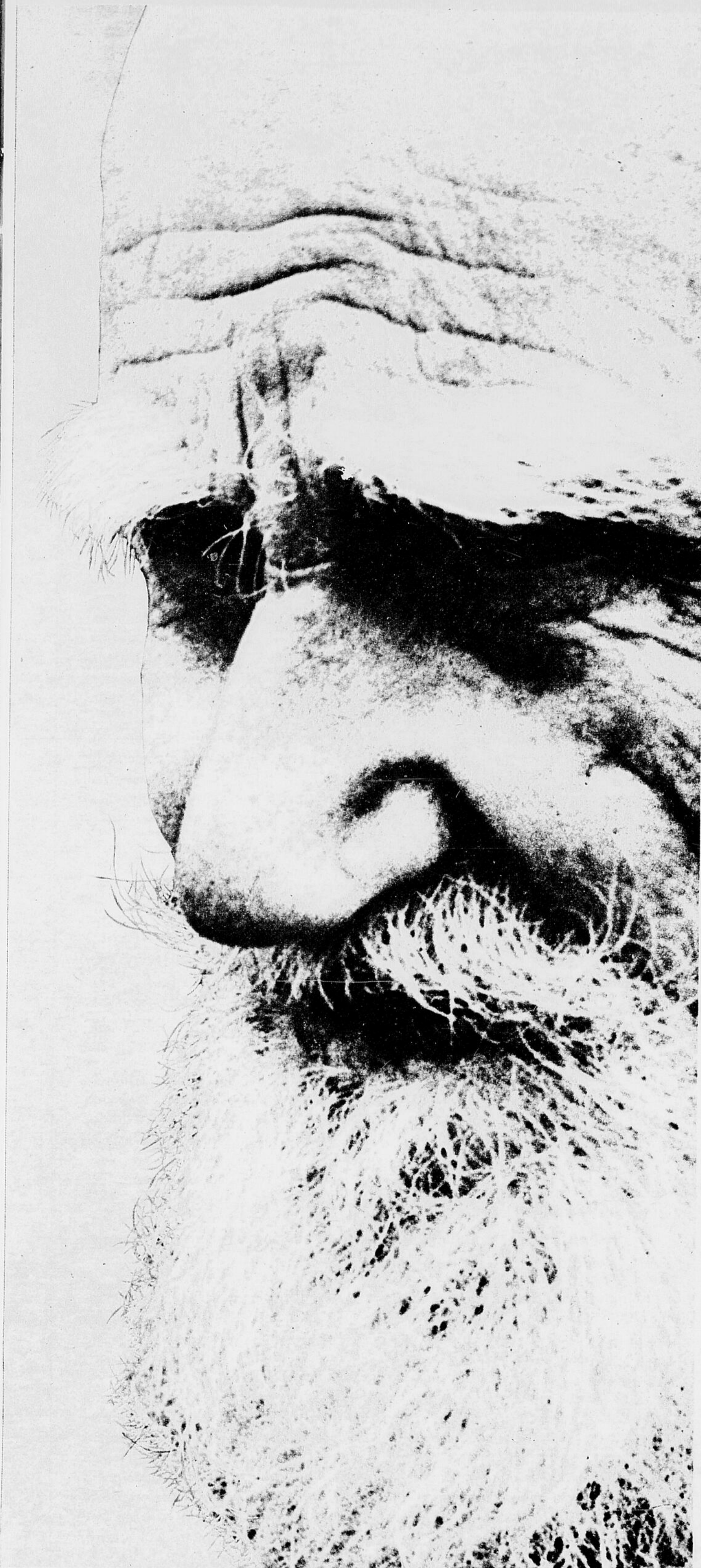
Cette lettre, véritable document, est datée du 22 mars 1950. Elle porte l'adresse d'Ayot Saint Lawrence. C'est là qu'un des hommes les plus spirituels de son temps mourut quelques mois plus tard, le 2 novembre 1950.



Eloi de Grandmont, adaptateur de Shaw.



Signée de George Bernard Shaw, la lettre qui autorisa l'adaptation de *Pygmalion* en argot canadien. ◀



C'est le temps pour Hires de vous offrir une envolée vers l'Europe.

Le bon vieux Root Beer Hires
lance un concours
où vous pouvez gagner:
Un séjour inoubliable en Europe.
Sans compter 4,300 autres prix.
Il est facile d'y prendre part.
Vous trouverez les détails
sur chaque carton de Root Beer
Hires et sur chaque bouteille
format familial si pratique.

Grand Prix:

Un voyage pour deux,
toutes dépenses payées,
en Europe.
Sans compter:

100 RADIOS-RÉVEIL G.E.
200 MONTRES-BRACELET HELBROS
4,000 CARTONS DE
ROOT BEER HIRES

Le concours Hires se tiendra du 10 juin
au 4 août, soit 8 semaines au cours
desquelles on remettra des radios-réveil G.E.
et des montres Helbros, chaque semaine.
Participez dès maintenant.





Wiser se prête de façon exceptionnelle à la préparation d'un bon Gin et Vodka... tous deux distillés avec soin pour satisfaire aux normes internationales d'excellence.

WISER'S DISTILLERY LIMITED, MONTREAL, P.Q.

Corinne a le "CAFARD"

DOULEURS MENSTRUELLES

Chaque mois, Corinne avait le "cafard" par suite de maux menstruels fonctionnels. Maintenant, elle prend simplement MIDOL et connaît un confort parfait, car les comprimés MIDOL contiennent:

- Des ingrédients à action rapide qui SOULAGENT LES CRAMPES ET CALMENT LES MAUX DE TÊTE ET DE DOS.
- Plus un médicament spécial qui CHASSE LE "CAFARD!"

GRATIS! "Ce que les femmes veulent savoir"—une brochure illustrée, franche et révélatrice, expliquant ce qu'est la menstruation, avec l'offre spéciale de présentation d'un paquet régulier de MIDOL à 68¢ pour seulement 25¢. Cette offre est valable seulement au Canada. Envoyez 25¢ à: C.P. 3000, Dépt. 65, Aurora, Ontario. (Envoyé sous emballage anonyme.)



Corinne est GAIE
GRÂCE À
MIDOL

ÉCONOMISEZ DE L'ARGENT! Procurez-vous le nouveau flacon de 30 comprimés

La vérité sur les cors...

C'EST QUE BLUE JAY VOUS EN SOULAGE RAPIDEMENT

Avec Blue Jay, vous pouvez revenir au temps où les cors ne vous faisaient passouffrir. Et ce, grâce aux emplâtres Blue Jay et au Blue Jay liquide. Dès la première application, vous sentez déjà le soulagement. Le phenylum, médicament exclusif à Blue Jay, se met immédiatement à l'oeuvre. Il est prouvé que ce médicament peut éliminer les cors en seulement trois jours. Si vous ne savez plus sur quel pied danser à cause des cors, procurez-vous Blue Jay et vous serez vite soulagé. En vente dans toutes les pharmacies.



6, AVENUE CURITY, TORONTO 16, ONT.

Malaise qui peut gâcher vos vacances

Un changement de nourriture, d'eau ou de climat—ou l'abus du boire ou du manger—peut provoquer une crise soudaine de diarrhée, et voilà vos précieuses journées de vacances gâchées! Il est donc prudent d'emporter un remède digne de confiance—l'Extrait de fraises des champs du Dr Fowler.

Préparé à base de racines et d'herbes, l'Extrait du Dr Fowler assure un soulagement rapide et digne de confiance pour enfants et adultes. Chez vous ou en voyage, ne soyez jamais pris au dépourvu—ayez toujours de l'Extrait de fraises des champs du Dr Fowler sous la main.

64-2F

Chez les chiens



PRIS DE PITIÉ pour un chien que son maître avait abandonné pendant une semaine, le policier David Roberts, d'Ellesmere Port, en Grande-Bretagne, a infligé une leçon au propriétaire négligent. Quand celui-ci s'est finalement présenté au poste pour réclamer l'animal, le policier a enfermé notre homme dans le chenil pendant vingt minutes.

* * *

Carl Saffold, tondeur de chiens de San Francisco, a confondu entre eux deux caniches noirs appartenant à des propriétaires différents, qui les lui avaient amenés le même jour. Il a remis Snatch à la maîtresse de George. Elle s'est rendu compte de l'erreur, mais le maître de Snatch ne donne toujours pas de ses nouvelles.

* * *



En voulant, sous une pluie cinglante, monter dans sa voiture, Bill Ables, de Vancouver, dans l'Etat de Washington, s'est aperçu que les deux portières étaient verrouillées. Et les clés se trouvaient dans l'auto, sous la bonne garde de son chien Copper! Il ne restait plus à Bill Ables qu'à se procurer de nouvelles clés.

Monsieur Ables soupçonne Copper de lui avoir joué sciemment ce vilain tour. Le chien a déjà, en effet, verrouillé accidentellement une portière. De là à en verrouiller deux, pour un cabot cabotin, il n'y a après tout que deux coups de patte...

Thomas Frew, de Chicago, a dû réclamer d'un tribunal la permission de promener ses deux épagneuls, Cindy et Inky, pendant deux heures chaque samedi et dimanche. Sa femme, Freda, ayant obtenu séparation de corps d'avec lui et gardé les deux bêtes, Tom a demandé qu'on lui permette de les revoir à intervalles réguliers. Freda ne voulant toutefois pas qu'il remette le pied chez elle, le juge Herbert Friedland a tranché le débat en décidant que les rencontres entre chiens et maître auront lieu hors du logis de l'épouse.

* * *

Mme Ferguson, de Saint-Louis, au Missouri, était fort tourmentée, l'autre jour, par l'absence inexplicable de Jason, car il risquait ainsi de ne pas absorber à temps les pilules qu'on lui avait prescrites pour son affection cardiaque.

Non, Jason n'est pas son mari mais un bulldog âgé de 11 ans qui répond à ce nom.

* * *

Quand le chien du voisin a mordu son petit garçon, Mme Marylen O'Brien, de Lakewood, au Colorado, est aussitôt allée sonner chez ce voisin.

Lorsqu'il lui a ouvert la porte, ce n'est toutefois pas une mais deux plaintes qu'elle a eues à formuler car, dans l'intervalle, l'animal l'avait mordue, elle aussi...

* * *

Bernard Newhouse, de Los Angeles, a gagné le premier prix — une voiture valant \$6 000 — dans un concours culinaire de la meilleure nourriture pour chats.

Newhouse lui-même ne possède pas de félins, mais ses deux énormes chiens de berger, qui consomment quotidiennement chacun cinq livres de nourriture pour chiens, ne dédaignent pas d'y ajouter comme dessert de la nourriture pour chats, à base de foie et de poisson, que prépare leur maître.

Pour bien dormir, mieux vaut prévenir... assurez-vous que votre matelas soit un Sealy!

Le Posturepedic de Sealy offre le degré de fermeté qui assure un parfait confort.

Si vous dormez sur un matelas trop moelleux, vous risquez de vous lever le matin avec un mal de dos. Mais il n'est pas nécessaire non plus de choisir un matelas très dur pour avoir un support ferme.

Ce qu'il vous faut c'est un Posturepedic qui vous donnera le degré de fermeté que vous désirez.

Pour trouver le juste milieu, nous avons travaillé en collaboration avec les plus grands chirurgiens-orthopédistes afin de mettre au point deux genres de matelas Posturepedic: un matelas extra-ferme pour ceux qui le désirent et un matelas à la fois ferme et moelleux pour tous les autres. Nous les fabriquons dans les grandeurs King et Queen. Ainsi, vous avez non seulement le choix entre le degré de fermeté mais aussi entre les dimensions.

De plus, le recouvrement est renforcé de nylon, ce qui en assure une durée prolongée.

\$89⁹⁵ pièce

Grandeurs ordinaires,

Posturepedic Sealy



Ci-contre:

Ensemble de 2 pièces
Queen, \$239.95
Ensemble de 3 pièces
King, \$339.95

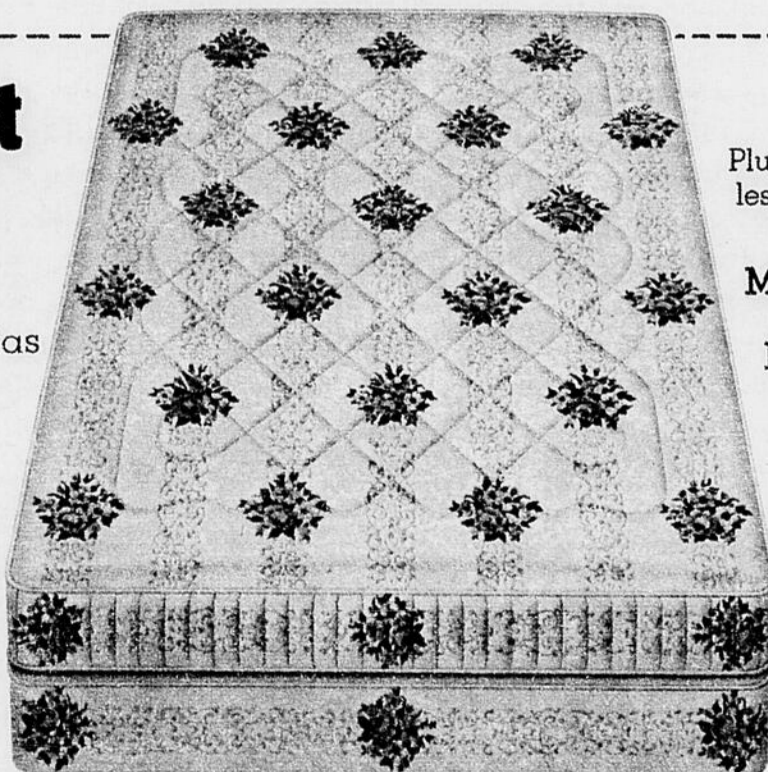


Voici la meilleure offre que Sealy ait jamais faite à un prix aussi bas!

Sealy vous offre un matelas ferme Golden Guard de Sealy à \$49.95 seulement. Ce matelas vous offre non seulement la fermeté d'un matelas plus cher, mais aussi un recouvrement luxueux piqué en profondeur. Profitez dès maintenant de cette aubaine qui ne durera que le temps de la vente Golden Sleep.

Matelas Golden Guard

\$49⁹⁵ pièce, grandeurs ordinaires
Ensemble Queen size, \$139.95
Ensemble 3 pièces King size, \$199.95



Plus d'autres aubaines sur
les matelas fermes Sealy:

Matelas Health Guard, \$59.95
pièce, grandeurs ordinaires
Matelas Comfort Guard, \$69.95
pièce, grandeurs ordinaires
Matelas Firm Guard, \$79.95
pièce, grandeurs ordinaires

Un port géant

Vancouver

LE VIEUX PETER JACOBS porte son regard au-delà du marais, vers le détroit de Georgie que survole une bande d'oiseaux de mer, puis déclare posément:

"Pour s'entraîner au combat contre les Haida, les Indiens de la tribu des Tsaouassen pagayaient dans le détroit. Ils étaient les maîtres de cette plage longtemps avant que les blancs viennent s'y établir."

Les blancs se sont installés en Colombie britannique il y a maintenant près de deux siècles, et les Tsaouassen ne seraient plus aujourd'hui de taille à leur résister. Ils auraient même du mal à remplir un seul de leurs longs canots de guerre d'autrefois car leur réserve, sise à 20 milles au sud de Vancouver, ne compte plus que 54 hommes, femmes et enfants!

Peter Jacobs est l'un des chefs de la tribu et, comme ses collègues, il s'inquiète de l'avenir car la plage qui s'étend devant leurs cabanes changera bientôt d'aspect. En ces lieux s'élèvera ce qui promet de devenir le plus grand port du littoral nord-américain du Pacifique. (Une société pétrolière anglo-américaine a commencé de son côté l'aménagement, à Point Tupper sur l'ex-détroit — devenu la chaussée — de Canso, entre Nouvelle-Ecosse et Cap-Breton, d'une raffinerie et d'un port. Ce dernier pourra accueillir les plus gros navires du monde à partir de 1970 et promet de devenir le plus grand port du continent sur la côte atlantique.)

D'ici moins de deux ans, là où les ancêtres de Peter pêchaient le saumon, d'énormes cargos japonais viendront s'amarrer au premier d'une série de quais pour recevoir le charbon arraché au flanc des montagnes, à des centaines de milles plus au nord. Dans les années à venir, toute la baie se remplira de quais et de bateaux, jusqu'au seuil du logis actuel de Peter; des raffineries de pétrole et des usines s'élèveront sur le sable aujourd'hui désert.

Peter Jacobs n'est pas seul à redouter la création du port de Roberts Bank. Il y a aussi les propriétaires des maisons unifamiliales des nouveaux quartiers construits sur les hauteurs qui dominent la réserve et à qui le port gâchera la vue d'un magnifique paysage; les fervents de la faune qui craignent que les nouvelles installations portuaires ne détournent de leur route habituelle les hérons, oies et canards sauvages qui ont coutume de survoler la baie durant leurs migrations de printemps et d'automne; les pêcheurs, qui se demandent comment le saumon réussira à franchir cet obstacle inattendu dans sa remontée des cours

d'eau pour frayer.

Tout projet de cette envergure suscite de violentes controverses, ce qui n'a pas manqué de se produire entre les gouvernements d'Ottawa et de Victoria lorsqu'il s'est agi de savoir lequel des deux aurait la mainmise sur le nouveau port.

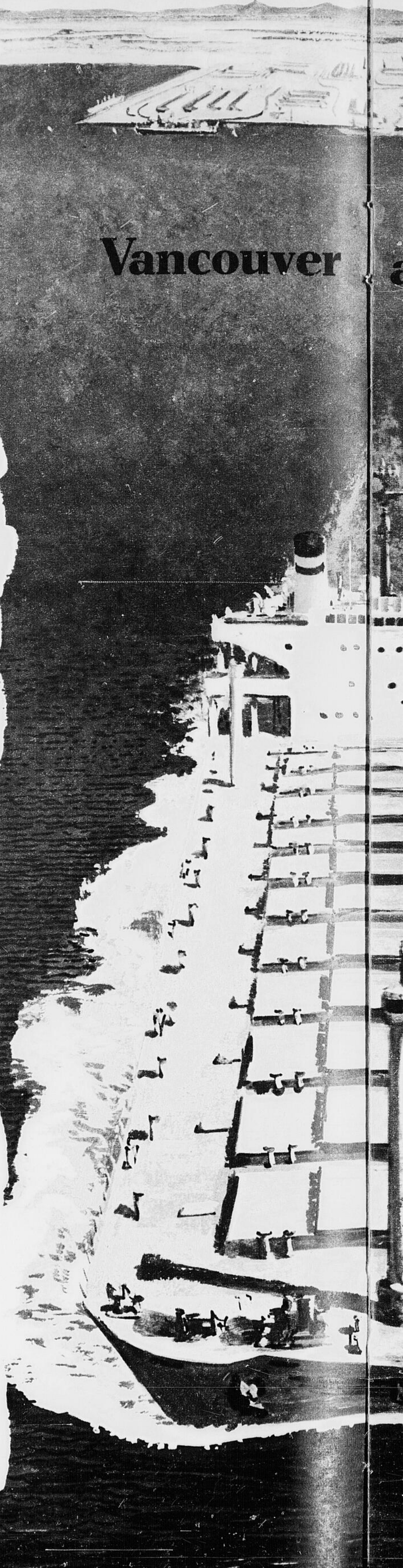
Roberts Bank n'en sera pas moins aménagé parce que nous vivons à une époque de bouleversements profonds et d'évolution rapide, et que nous devons nous adapter au changement ou dépérir. Des perfectionnements soudains dans l'équipement des navires menacent de rendre vétustes et insuffisants la plupart des grands ports modernes. Les constructeurs navals se sont en effet aperçus, il y a peu d'années, que, s'il en coûte \$300 la tonne pour fabriquer un cargo de 20 000 tonnes, le prix de revient tombe à \$75 la tonne pour un navire dix fois plus gros. De même, ils ont constaté qu'en doublant la longueur d'un pétrolier, ils en décuplaient la capacité.

Les cargos qui assureront le commerce maritime mondial à l'avenir deviendront tellement colossaux qu'un grand paquebot de 83 000 tonnes paraîtra en comparaison un simple bac transbordeur. Le plus gros navire qui vient d'être mis en service est le pétrolier japonais *Idemitsu Marou*, jaugeant 209 000 tonnes. Il sera à son tour bientôt dépassé largement par d'autres bateaux déjà en chantier, dont un pétrolier, également nippon, presque deux fois plus gros que lui.

L'*Idemitsu Marou* mesure 1 300 pieds (presque un quart de mille) de longueur et 163 pieds de largeur, soit autant qu'un terrain de football. Son tirant d'eau à pleine charge est de 57 pieds.

Les cargos qui utiliseront les quais de Roberts Bank à leurs débuts n'ont pas encore le tonnage des superpétroliers nippons mais dépassent déjà de beaucoup les cargos classiques. Le plus gros que Vancouver ait encore accueilli, le *Sig-silver*, battant pavillon britannique, jaugeait 103-000 tonnes. Il est venu y prendre, l'an dernier, une cargaison de blé pour l'Inde mais n'a pu remplir ses cales qu'aux quatre cinquièmes. A pleine charge, il déplace en effet 49 pieds d'eau, tandis que l'entrée du port de Vancouver n'a qu'une profondeur de 39 pieds à marée basse.

De nombreux autres ports connaissent le même problème, mais peu disposent comme Vancouver de la possibilité d'étendre leurs quais aussi loin. Quais et bassins ne sont pas tout ce qu'un port doit offrir. Il faut aussi pouvoir y trouver de vastes entrepôts, de larges espaces de maintenance, des emplacements pour les industries qui ont besoin de se loger à proximité des ports, un





aura bientôt un avant-port pour pétroliers de 200 000 tonnes

accès facile aux chemins de fer et aux autoroutes qui desservent l'intérieur du pays.

Les cargos du type courant doivent passer plus de six mois sur douze dans les ports, à charger ou décharger leur cargaison. Comme il en coûte \$7 000 par jour en droits d'anchorage et frais divers pour un navire de 200 000 tonnes, le prix de revient de toute denrée augmente d'autant.

"Du charbon dont l'extraction coûte \$6 la tonne revient à \$14 une fois parvenu au Japon, signale Ian Ross, président de la société de génie civil Swan-Wooster qui a tracé les plans du nouveau port pour le compte du gouvernement fédéral. Nous ne pouvons réduire les frais d'extraction mais au moins ceux d'expédition, en accélérant la manutention et le chargement."

Le projet de création du nouveau port a reçu son impulsion décisive lorsqu'un contrat de \$650-000 000 a été signé récemment entre le Japon et les aciéries Kaiser. Par ce contrat, le Japon s'engage à acheter au moins 45 000 000 de tonnes de charbon de la Colombie britannique durant les quinze prochaines années. Il faudra un quai pour charger ce charbon, et la construction du quai, qui sera sans doute terminée à la fin de l'année prochaine, constituera la première étape de l'aménagement du port.

Pour en choisir le site, la société Swan-Wooster a fait un relevé qui a coûté \$125 000. On en a conclu que l'installation du port à Roberts Bank causera moins d'ennuis à la faune et risquera moins de gêner les besoins futurs de Vancouver que les deux autres emplacements considérés, ceux de Sturgeon Bank et de Boundary Bay.

Une fois le port aménagé, les bateaux viendront s'ancrer à trois milles au large de la rive actuelle, par une profondeur de 65 pieds. On y arrivera en édifiant une île artificielle d'une étendue de 50 acres à plus d'un mille de la rive découverte à marée basse, puis une chaussée de 3 milles de longueur qui reliera l'île à la terre ferme et supportera un embranchement ferroviaire. Le tout coûtera \$15 000 000, soit pas plus que certains centres commerciaux des grandes villes canadiennes. On créera deux autres chaussées parallèlement à la première pour former deux immenses bassins d'anchorage. Le reste des 135 000 000 de tonnes de roches draguées au fond de la baie durant ces travaux sera étalé sur les plages vaseuses et bancs de sable que couvre présentement la marée haute pour former, derrière les quais d'une étendue de 1 360 acres, un espace de 3 630 acres où s'établiront des usines.

Le charbon, amené de la région minière Natal-

Michel, dans le massif de Kootenay, sera accumulé sur les quais en deux énormes amas longs de 1 500 pieds et d'une hauteur de 70. On pourra déverser en quatre heures à fond de cale les 11 000 tonnes du chargement d'un train de cent wagons. "Nous prévoyons charger d'abord des cargos de 70 000 tonnes, dit Frank Leighton, directeur du service de planification chez Swan-Wooster. Il ne faudra que peu d'aménagements complémentaires pour que leur jauge puisse passer à 100 000 puis à 150 000 tonnes."

Un cargo de 100 000 tonnes pourra remplir ses cales en moins de vingt-quatre heures à Roberts Bank. Le prix du charbon colombien à l'exportation en sera abaissé au point qu'on croit que cela nous vaudra d'intéressants contrats additionnels du Japon. "Nous travaillons déjà, dit Gérard Balsley, directeur général des services de la société américaine Kaiser en Colombie britannique, à hausser de trois à cinq millions de tonnes par an la quantité de charbon que nous exportons de la mine."

Le taux de croissance de l'industrie japonaise est extrêmement rapide, et l'on prévoit que cela élargira l'éventail de nos matières premières qui trouveront preneurs chez les Nippons: minerai de fer, pétrole, potasse, bois de construction. Il est même possible que certains produits solides soient amenés à Roberts Bank par des conduits du type des gazoducs et oléoducs. "Ce port deviendra le principal débouché du Canada sur le monde, de dire Ian Ross. Il ne cessera pas de s'agrandir jusqu'à l'an 2000."

Tout le monde semble partager son enthousiasme. Même les Tsouassen en viendront probablement à se réjouir de la création de Roberts Bank.

Il y a onze ans, la tribu a vendu 95 acres de son territoire pour \$140 000 à un constructeur d'habitations. Le prix des terrains s'est énormément accru depuis, dans la région. Quand le gouvernement provincial a voulu exproprier récemment des fermiers voisins et leur a offert \$1 000 l'acre, ils ont refusé et en ont demandé \$3 000.

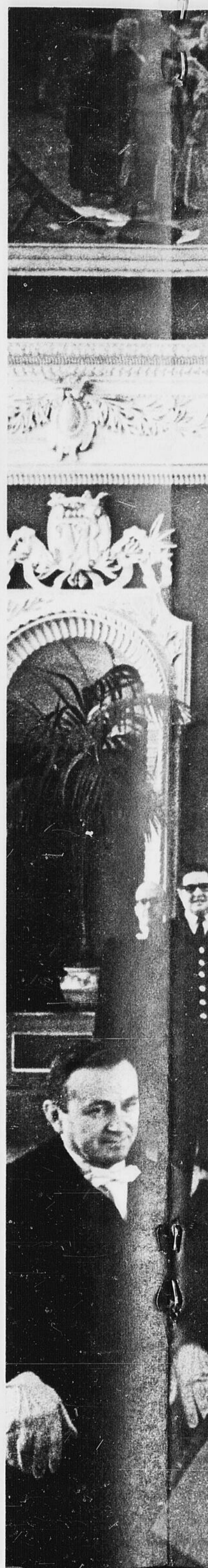
Les Tsouassen sont déjà certains de toucher une première compensation en espèces, pour la perte de leurs droits de riverains qu'entraînera la construction d'usines devant leurs portes. Mais si, un jour, on veut leur acheter leurs terres, le profit sera plus intéressant encore. La réserve a en effet une superficie de 600 acres. A \$3 000 l'acre, cela fait \$1 800 000. Divisez la somme entre 54 hommes, femmes et enfants, et vous obtiendrez \$33 333 par Indien. ◀

*Les messagers
de
l'Assemblée
législative*

SERVIR TOUT EN S'INSTRUISANT



Au 5e étage du Parlement, Bruno Laverdière donne un cours de chimie à ses élèves, les messagers de l'Assemblée législative; à gauche, ces jeunes feuilletent des livres dans la bibliothèque mise à leur disposition; à droite, les 18 messagers posent dans la salle de l'Assemblée en compagnie de quelques fonctionnaires: de gauche à droite, au premier plan, le greffier associé René Blondin, le greffier Jean Sénécal, le greffier adjoint Jacques Lessard; au second plan, le sergent d'armes Jean-Marc Roberge, le sergent d'armes adjoint Jean-Baptiste Trudel.





Texte et photos de Léon Bernard

CHAQUE MATIN, un peu avant neuf heures, un groupe de 18 garçons de 15 à 18 ans entre au Parlement du Québec, les bras chargés de livres et de cahiers. Ils poinçonnent, comme tous les fonctionnaires, puis grimpent l'escalier jusqu'au cinquième étage, dans la tour dite du lieutenant-gouverneur, où chacun s'installe à son pupitre.

La classe va commencer à "l'école des pages" de l'Assemblée législative.

Ces adolescents sont les messagers des députés de la Chambre basse. Leurs fonctions auprès des élus du peuple les occupent à des heures où les autres enfants sont en classe et le gouvernement — soucieux de ne pas retarder leur formation — a ouvert spécialement pour eux, en 1966, une école logée dans le Parlement même.

Si la décision du gouvernement est récente, la fonction même de messager, au Parlement du Québec, n'est pas nouvelle puisque, dès 1765, un certain Nicolas Cugnet, "messager du Conseil supérieur", retirait une pension à ce titre.

Qui, de nos jours, peut être messager au Parlement du Québec?

Choisis entre 13 et 17 ans et recrutés par un comité de sélection, les candidats sont de la région de Québec. Chaque postulant remplit un questionnaire, passe devant le comité qui jugera de ses aptitudes et de sa personnalité, puis il sera engagé par le directeur du personnel sur recommandation du sergent d'armes, M. Jean-Marc Roberge, et du chef des messagers M. Claude Drolet. Actuellement, le plus jeune, Serge Renaud, a 15 ans et demeure à Neufchatel où il fréquentait naguère l'école paroissiale.

Le cours commence à neuf heures du matin, sauf le vendredi, et se poursuit jusqu'à midi ou jusqu'à quatre heures quand la Chambre ne siège pas, comme le lundi. Le programme est le même que celui des écoles publiques. Le niveau élémentaire, enseigné au début, a fait place au cours scientifique que l'actuel professeur-tuteur, M. Louis-Philippe Tremblay, doit adapter au fur et à mesure de l'horaire des séances de la Cham-

Suite à la page suivante



Vous vous
sentirez mieux
grâce à
ASPIRIN

Pour les douleurs arthritiques et rhumatismales,

prenez Aspirin.

Vous serez plus à votre aise pour travailler
et pour vous détendre, car Aspirin procure
un soulagement continu pendant des heures.
Et Aspirin agit vite.

Chaque comprimé est prêt à agir
instantanément... en quelques minutes,
vous vous sentez donc mieux.

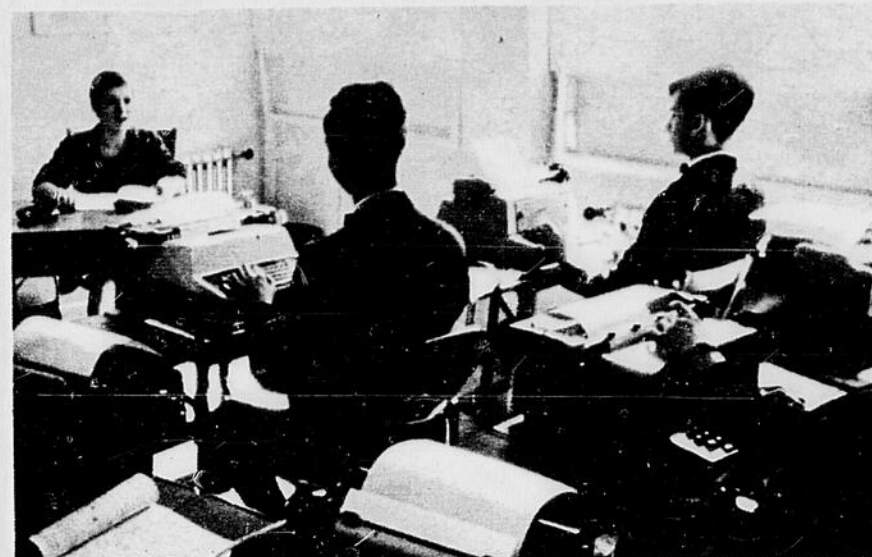
Oui, si vous avez des douleurs
arthritiques ou rhumatismales,
Aspirin peut vous aider.

Aspirin soulagera vos douleurs
en quelques minutes.



Aspirin est la marque déposée de
The Bayer Company, Limited, Aurora, Ontario

*Sous la direction de
Mme Lise Grondin, les
messagers apprennent l'art
d'écrire au dactylographe.*



MESSAGERS

Suite de la page précédente

bre. Quoique les congés soient les mêmes qu'ailleurs, les heures perdues sont rattrapées pendant les périodes de vacances parlementaires à Noël et à Pâques, et jusqu'en juin quand la session est prorogée plus tôt. S'il le faut, quelques messagers devront prolonger leur année en juillet et en août. Pour les messagers que M. Tremblay qualifie de brillants, le cours équivaut alors à un enseignement individuel. Au programme, français et anglais, mathématiques, histoire et géographie. La bienséance et l'étiquette sont l'objet de soins particuliers en fonction du travail impeccable, courtis et empressé que le jeune homme doit remplir à l'Assemblée.

Quelques-uns d'entre eux apportent leur repas mais la plupart vont manger au restaurant du sous-sol du Parlement ou encore dans leur local. Tous retournent chez eux vers 18 h 15 et une équipe du soir prend la relève à la Chambre. Depuis décembre 1966, le gouvernement leur fournit l'uniforme complet aux couleurs de la Chambre même: vert foncé avec garnitures jaunes et noires.

A l'exemple de leur chef, M. Claude Drolet, la plupart des messagers pensent se diriger vers le fonctionnarisme. M. Drolet, âgé de 29 ans, est chef des messagers depuis huit ans. En dehors de la session, il demeure attaché au bureau du président de la Chambre. Après lui, les plus anciens, Ghislain Lapierre et Jean-Pierre Mercier, âgés de 17 ans, sont messagers depuis 1963.

La fondation de l'école devait en 1966 régulariser une situation: l'Assemblée législative elle-même s'était en effet mise hors la loi lorsque les députés ont voté la fréquentation scolaire jusqu'à 18 ans. A cause de leur travail, plusieurs messagers n'étaient pas allés à l'école depuis trois ans: l'horaire des séances de la Chambre ayant été depuis des années un handicap pour l'instruction de ces jeunes. La Commission scolaire de Québec collabora au projet en prêtant un professeur M. Alexandre Prévost, qui préparait alors un doctorat en pédagogie; puis le sergent d'armes, M. Jean-Marc Roberge, fut nommé responsable de l'école auprès du président de la Chambre. à cette époque Me Guy Lechasseur, qui annonça que les cours conduiraient à l'obtention d'un diplôme donnant accès à la fonction publique.

Pour ajouter à leurs connaissances générales, les messagers vont occasionnellement faire en ville des visites industrielles et culturelles organisées par Pierre Savard, le président de la classe. Comme par exemple au Centre audio-visuel

des sciences naturelles pour se familiariser avec la faune et la flore du Québec ou dans les locaux de la société I.B.M. pour la mécanographie. Quelques brèves conférences leur sont également données de temps à autre par des députés et ministres. Après les examens d'octobre, de décembre et de mars, les messagers reçoivent leurs résultats de la main même de Me Rémi Paul qui se fait un devoir de suivre de près leurs progrès scolaires.

Avant chaque séance de travail de la Chambre, le messenger doit soigner sa tenue: cheveux, dents, ongles, souliers, costume, etc. Il sera discrètement passé en revue par le président de sa classe ou par le chef des messagers. Avec l'aide de ses collègues, le jeune homme doit — une heure avant l'ouverture — déposer sur chaque pupitre les documents de la prochaine séance, ouvrir les bureaux, distribuer les documents, insérer dans des cartables individuels les projets de loi, débats, procès-verbaux, ordre du jour, amendements.

Le messenger sait que, pendant les séances, il ne doit pas être trop familier avec les députés et avoir le respect de la hiérarchie. Il doit répondre à leurs appels, transmettre les messages, apporter de l'eau, distribuer la correspondance et déposer le courrier à la poste. Chaque messenger est attaché à un groupe particulier de députés ou de ministres mais, une fois la séance ouverte, c'est le messenger le plus proche qui doit répondre immédiatement à tout appel. Le président de la Chambre, le Premier ministre et le chef de l'opposition en ont deux à leur disposition: M. Claude Drolet et son adjoint, Pierre Savard.

Avant l'ouverture de la session, le messenger doit étudier le diagramme de la Chambre pour connaître la place de chaque député; il aura soin également d'étudier leurs photos pour pouvoir les reconnaître afin d'éviter, par exemple, de remettre à l'un un message destiné à un autre. En effet, il peut y avoir confusion par l'homonymie des noms de certains députés qui ne sont pas forcément du même parti. Imaginons un instant la confusion qui résulterait d'un message confidentiel adressé à M. René Lévesque, ex-ministre libéral aujourd'hui député indépendant, que recevrait M. Gérard-D. Lévesque, également ex-ministre mais toujours libéral. Ou encore que M. Jean-Noël Tremblay, député de l'Union nationale et ministre des Affaires culturelles, reçoive un message destiné à M. Georges-E. Tremblay, député libéral du comté de Bourassa! ◀



Plus il est près de vous, plus il vous trouve belle!*

Enfin! Un shampoing colorant d'apparence si naturelle que plus on est près de vous, plus on vous trouve belle!*

Laissez aux autres le soin d'être belles de loin! Soyez celle qui est encore plus belle de près! Plus jeune, plus ravissante, parce que vos cheveux brillent d'une couleur douce d'apparence naturelle grâce au nouveau Nice 'n Easy de Clairol.

Voici un shampoing colorant riche et facile à employer: une

fois par mois suffit! Si riche qu'il permet de pâlir davantage... de donner plus d'éclat... de foncer plus également! Si riche qu'il couvre mieux le gris que tout autre shampoing colorant... si riche qu'il donne à vos cheveux souplesse et lustre! Essayez-le pour raviver votre teinte... pour vous donner confiance sachant que la magnifique couleur de vos cheveux a une apparence "si naturelle que plus on est près de vous, plus on vous trouve belle!"

Plus il est près de vous, plus il vous trouve belle!



Appliquez... faites mousser



Attendez 20 minutes... rincez et faites un shampoing



Nice 'n Easy d'apparence si naturelle



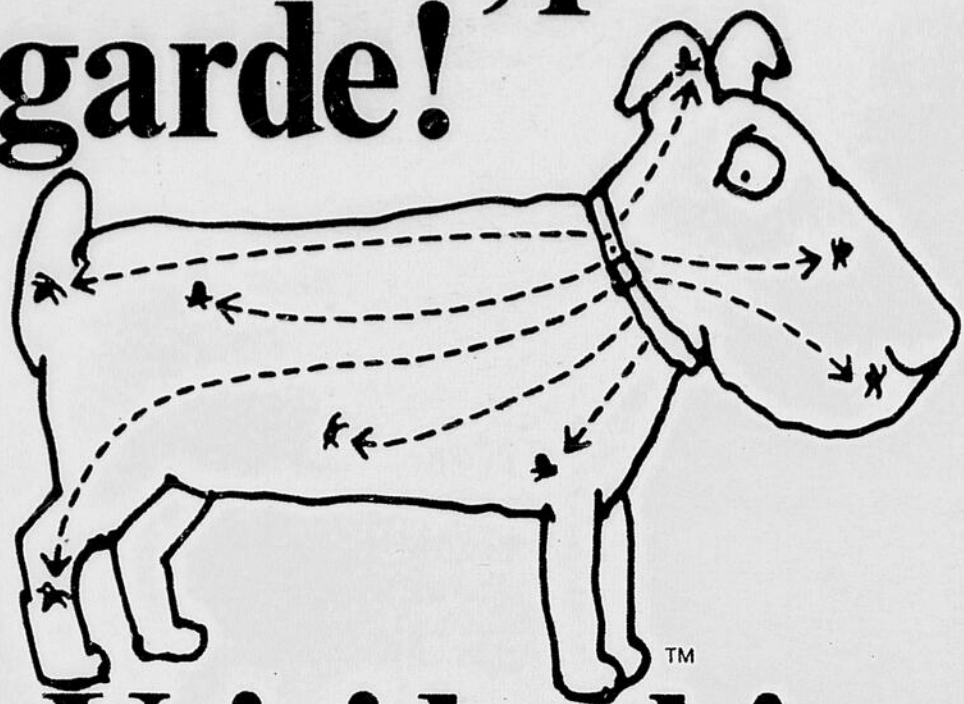
Nice 'n Easy* de Clairol

le shampoing colorant d'apparence naturelle!

GRATIS! Nouvelle lotion revitalisante INSTANT condition* échantillon avec l'achat de cet emballage spécial

*Marque de commerce © 1968 Détenteur autorisé: CLAIROL INC. OF CANADA Fabriqué au Canada KNOWLTON, Qué.

Puces, prenez garde!



Voici le chien "flea-proof"

Il est extrêmement dangereux! Il porte le Sergeant's® Sentry® Collar, contenant un ingrédient qui tue les puces sans rémission! Cet ingrédient est sans danger pour les chiens, mais mortel pour les puces, et il agit contre les tiques également. Plus de 5 millions de chiens ont porté les colliers Sergeant's Sentry . . . au lieu de porter des puces! Ces colliers sont efficaces. Leur prix: \$2.49 seulement.



Nouveau! Nugget*
extra blanc.
Tous les autres font mine grise.



*Marque déposée

guy fournier



La loi, c'est la loi!

— POURQUOI arrêtes-tu?

— Pour acheter le journal.

— Encore! Tu l'achètes tous les soirs . . .

Je me demande pourquoi je l'achète quand je voyage en voiture, car je ne déteste rien tant que voir ma femme plonger le nez dans le journal lorsque je conduis. J'ai l'impression d'être son chauffeur . . .

— Tu ferais mieux de ralentir.

— Pourquoi?

— Parce que . . .

Elle jeta un coup d'oeil du côté du compteur. Je roulais à peine à 35 à l'heure dans une rue déserte.

— Tu sais que le service des contraventions est déficitaire?

— On n'a qu'à l'abandonner. D'ailleurs, qui a besoin des agents de la circulation?

— C'est ça. On va laisser les automobilistes stationner n'importe où, tourner à gauche à leur guise, filer à des vitesses folles comme tu le fais!

— Moi?

Je faisais à peine 40 à l'heure dans une rue à sens unique.

— On va, paraît-il, augmenter le prix des contraventions à \$25.

— Ah! oui? Je voudrais bien voir le policier qui me collerait un billet de ce prix.

— Tu ne le verrais pas. On dit dans le journal qu'on déguisera les agents de la circulation en civil.

— Ils ont peur?

— Pas de tout. C'est pour éviter que des fins finauds comme toi s'en tirent toujours. De cette façon, plus question de ralentir sournoisement quand tu aperçois une casquette dans ton rétroviseur. Et ta manie d'aller garer ta voiture trois pieds plus loin dès que l'agent a fait une marque blanche sur un pneu. Finie!

— C'est facile d'être plus fin qu'un policier.

— Tu ne roules pas un peu vite?

— Je suis le flot de la circulation.

Des policiers déguisés en civil! Que je ne prenne personne à rôder autour de ma voiture.

— Qu'est-ce que tu feras?

— Je lui casserai la figure.

— Et si c'est un policier?

— Tant mieux, ils n'ont qu'à ne pas se déguiser. Tu verras, si personne ne proteste, ils finiront par faire coller des billets par des danseuses à gogo et des filles à moitié nues.

— Celles-là, tu n'oserais rien leur casser.

— C'est à voir . . . Je n'ai pas eu de billets depuis un an parce que je suis sur mes gardes, mais si les policiers ont recours à des méthodes illégales, de la fausse représentation, je ne réponds de rien.

— Tous les moyens sont bons pour faire respecter la loi. A ta place, je ralentirais . . .

Je faisais tout juste 50 à l'heure sur un boulevard.

— Arrête! cria tout à coup ma femme. J'entends la sirène d'une ambulance.

J'enfilai à gauche dans une rue transversale et une auto de police vint me couper bêtement comme j'appliquais les freins. Un policier en sortit prestement et vint appuyer ses deux mains poilues sur la portière:

— Vos licences!

Même pas de "s'il vous plaît". Pas le moindre sourire. Si je me présentais au bureau avec un air pareil, je perdrais ma situation. Un homme brutal, sans manières, mal dégrossi.

— Vitesse, virage à gauche . . . ouais . . . ça va te coûter cher!

Il sortit son calepin, griffonna une contravention qu'il me remit sans ajouter un mot. Même pas de "merci". Rien. Il retourna à sa voiture de patrouille, attendit quelques instants et repartit.

— Tu aurais pu lui expliquer pourquoi tu avais tourné à gauche, laissa tomber ma femme avec naïveté.

— Donner des explications à cette brute! Jamais . . . S'il avait été en civil, je lui aurais cassé la figure, mais frapper un policier en uniforme, c'est contre mes principes . . .

J'appuyai à fond sur l'accélérateur. C'est dans de telles circonstances qu'un automobiliste apprécie une voiture fougueuse . . . et une femme silencieuse.

Un meilleur moyen pour combattre la constipation



parce qu'il favorise vraiment la digestion

Quand vous êtes constipé, vous souffrez peut-être aussi d'une "indigestion des graisses". Parce que votre organisme ne digère pas bien les aliments gras, vous éprouvez la sensation de lourdeur et de ballonnement qui rend la constipation encore plus pénible.

Pour obtenir un vrai soulagement de la constipation, prenez le laxatif sur lequel des millions de personnes comptent pour maintenir leur "régularité". C'est plus qu'un laxatif, car il favorise vraiment la digestion des graisses et des protéines... ce sont les comprimés de CAROID ET SELS BILIAIRES.

L'action des comprimés de CAROID ET SELS BILIAIRES est très douce—mais très complète—et ils ne provoquent jamais de crampes ni de coliques. Ils contiennent: 1. Des ingrédients laxatifs sélectionnés pour vous donner des selles faciles et complètes. 2. L'ingrédient exclusif "Caroid"*, pour favoriser la digestion des protéines. 3. Des "sels biliaires" pour augmenter la sécrétion de bile par le foie et favoriser la digestion des aliments gras.

Offre spéciale de présentation: ÉCONOMISEZ 30¢! Envoyez 20¢ à C.P. No 3000, Dépt CP, Aurora, Ontario. Nous vous ferons parvenir le format régulier à 50¢ de comprimés de CAROID ET SELS BILIAIRES. Faites-le dès aujourd'hui. Offre valable au Canada seulement.

*"Caroid" marque déposée d'un ferment digestif du Carica Papaya.

COUPS d'oeil



Léon Bernard à l'Assemblée législative.

Perspectives

est publié chaque semaine par Perspectives Inc.
231 ouest,
rue Saint-Jacques,
Montréal 1er

Président:
A.-F. Mercier

Vice-président:
A. Gratton

Secrétaire-trésorier:
J.-G. Francoeur

Directeur de la rédaction:
Pierre Gascon

La Ronde

Notre page couverture a dû en intriguer plusieurs. Où diable Henri Rémillard a-t-il pu se jucher pour saisir tant de mouvement à la Ronde de Terre des Hommes? Il n'y a pas de mystère: il s'agit d'une superposition de deux photos. Aussi simple que cela!

Les surprises du langage

Le mot page, tel qu'utilisé au Québec pour désigner les messagers de l'Assemblée législative (page 12), est un emprunt de l'anglais, plus que la résurrection d'un mot français qui n'est plus utilisé depuis que la fonction de page, comme la monarchie, a été décapitée.

D'après Larousse — le petit, qui n'est peut-être pas aussi savant que son père —, le page était un jeune noble placé près d'un prince, d'un seigneur, etc., pour apprendre le métier des armes, ou pour les escorter, leur rendre certains services.

Or nos messagers ne sont pas de jeunes nobles, ni nos députés des princes, bien que plusieurs aiment jouer les grands seigneurs.

Faisant fi des questions de langage et n'écoutant que sa noblesse de coeur, Léon Bernard, qui a rédigé l'article, nous donne l'historique du page, dont les origines remontent très loin.

Larousse — le père, en beaucoup de volumes — rattache les pages aux *paedagogiani* de la cour de Byzance et rappelle que la monarchie franque les appelait *pueri aulici*.

Au Moyen Age, du Xe siècle jusqu'à saint Louis, vers 1126, ils étaient recrutés chez les "vilains"; ils furent ensuite remplacés par les jeunes nobles. Ils étaient page à sept ans et mis hors de page à quatorze. Ils pouvaient aussi être pages de la musique, s'exerçant à chanter devant le roi, ou pages de vénerie, formés pour devenir officiers de la vénerie: chasse royale, à courre, etc. Ils apprenaient l'équitation, le jeu d'échecs, le tric-trac; pratiquaient l'obéissance et la courtoisie et se formaient aux vertus chevaleresques.

Au XVIIe siècle, les pages sont déjà plus rares. On les retrouve auprès des rois et des princes du sang; un gouverneur les éduque en prévision de fonctions civiles et militaires. A la fin du siècle, les pages doivent être issus de deux cents ans de noblesse et avoir 600 livres de rentes. Ils deviennent alors pages de la Chambre (du roi) ou de l'écurie.

La fonction, supprimée par la Révolution, revient sous Bonaparte, tant pour son service que pour celui de l'Impératrice. Puis Louis XVIII et Charles X en redorent la fonction, jusqu'à sa disparition sous Louis-Philippe.

Et voilà pour les amateurs d'érudition.

La semaine prochaine, Jacques Coulon nous décrira un comté du Québec tombé dans l'anglicisation et le sous-développement: Pontiac. De plus, un Français au Canada répond aux lettres de Carl Dubuc à un ami français qui veut émigrer au Canada.

LA RÉDACTION

pour ceux qui TRANSPIRENT BEAUCOUP



Mitchum ANTI-PERSPIRANT

Cette préparation d'un nouveau genre maîtrise la transpiration des aisselles chez des milliers de personnes gênées par une sudation surabondante. "Mitchum Anti-Perspirant" aide à assécher complètement les aisselles. Sa nouvelle formule, mise au point dans les laboratoires Mitchum, apporte une protection sûre tout en étant douce pour la peau et les vêtements. Elle est aussi très efficace comme désodorisant. "Mitchum Anti-Perspirant" garde les aisselles sèches du matin au soir. Satisfaction assurée. Débarrassez-vous de cette transpiration gênante; ayez recours à la protection sûre de "Mitchum Anti-Perspirant", liquide ou crème. Dans les magasins de votre choix.

Provision de 90 jours—\$3.25

Une nouvelle solution aux problèmes d'hygiène intime qui embarrassent les femmes mariées



Les petits suppositoires germicides Norforms[®] protègent plus efficacement que la douche vaginale.

Les femmes mariées savent combien gênantes peuvent être les odeurs intimes. La douche vaginale quotidienne est une corvée et bien des médecins y sont opposés. Mais alors, que faire? Employez les petits suppositoires vaginaux Norforms. En quelques minutes, grâce à la formation d'une pellicule germicide interne, les suppositoires Norforms détruisent les bactéries et enrayent les odeurs... pendant des heures. Essayez les suppositoires vaginaux Norforms.



Voici Norforms—petit, facile à utiliser

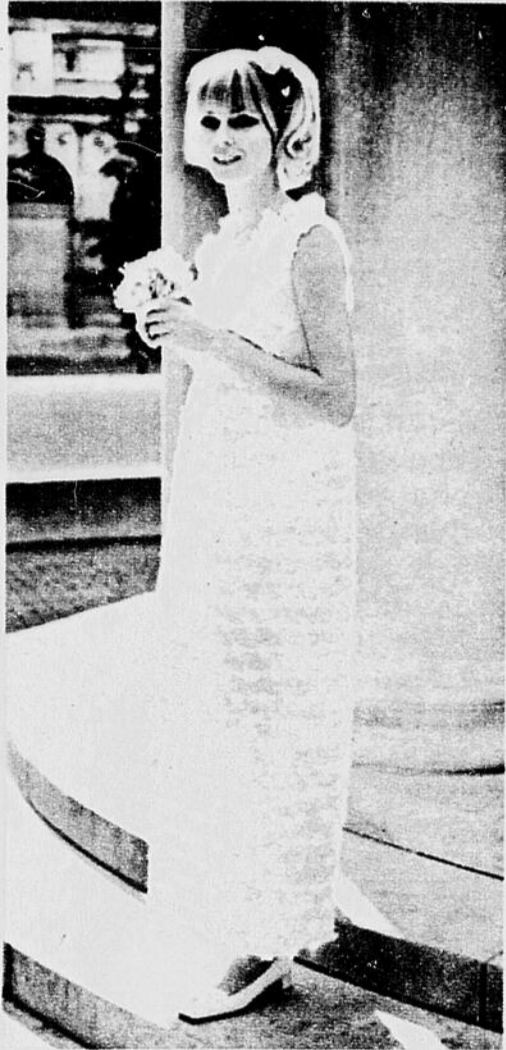
Pour une protection complète pendant la période difficile du mois, saupoudrez les serviettes hygiéniques avec du nouveau désodorisant, en poudre Norforms.

Postez ce bon à:
Norwich Pharmacal Co. Ltd,
Department WF68-7, Paris, Canada.

Veillez m'envoyer la brochure de renseignements et deux Norforms (sous enveloppe discrète). J'inclus 25¢.

Nom _____
Rue _____
Ville _____ Prov. _____

Vive le romantisme!



C'est le dernier cri dans l'art de s'habiller: ruchés de dentelle, fronces, volants et boucles folles... tout ça redevient à la mode. Mais il y a autre chose qui s'impose... quelque chose qui ne se démode jamais: les tampons Tampax.

Portés intérieurement, les tampons Tampax représentent la méthode de protection hygiénique moderne. Ils sont essentiels à toutes les élégantes car ils leur évitent de se constituer une garde-robe spéciale pour certains jours du mois. Avec les tampons Tampax, rien ne se voit; vous pouvez aisément porter les toilettes les plus audacieuses.

Mais l'élégance n'est pas qu'affaire de vêtements. Elle se manifeste dans votre façon de penser et d'agir. Et c'est là un autre avantage des tampons Tampax: ils vous permettent d'être confiante et sûre de vous, de vous sentir toujours propre et fraîche, puisqu'ils suppriment toute odeur ou irritation.

Et les tampons Tampax sont si commodes: grâce à l'étui-applicateur satiné, vous les mettez en place vite et facilement. Vous n'avez jamais besoin de toucher le tampon même. Enfin, vous pouvez le retirer aisément grâce à un cordonnet imperméable, solidement cousu au point de sûreté. Voilà quelques-unes des raisons pour lesquelles les tampons Tampax représentent la méthode de protection hygiénique interne la plus utilisée au monde.

Faites-en l'essai dès aujourd'hui... et ne pensez plus qu'à être élégante!

tampons
TAMPAX

PROTECTION HYGIÉNIQUE PORTÉE INTÉRIEUREMENT
FABRIQUÉS EXCLUSIVEMENT PAR
CANADIAN TAMPAX CORPORATION LTD., BARRIE, ONT.

NI CEINTURES
NI ÉPINGLETS
NI BANDES
NI ODEUR

Les promenades en voiture

Dès juillet, les Ben Hur des vacances, les Fangio des week-ends prennent la route. Et nous, faibles femmes, suivons. En général, ces voyages commencent bien. A la maison, l'homme a déjà eu quelques petites crises aiguës de vacançomanie dont les symptômes les plus évidents se traduisent tout d'abord par sa haine des bagages. Pour lui, vous en emportez toujours trop. Vous aurez beau avoir réussi, grâce à des prodiges d'ingéniosité dont vous êtes seule capable, à caser dans le minimum d'espace le maximum de choses, vous en emportez encore trop.

Si vous cédez à ses récriminations, de trois choses l'une: ou vous vous ingéniez à tout insérer dans un sac minuscule qui doublera de volume sous l'effort, et vous manquerez de tout. Ou vous prévoyez une seule valise pour deux qui, lorsqu'il y aura mis toutes ses choses, ne vous donnera plus de place. A moins, enfin, que chacun prépare sa valise. Mais alors, tout au long du voyage, les traînants tels des boulets, l'homme va pousser d'énormes soupirs tout simplement pour vous donner mauvaise conscience.

Il y a aussi son horreur de demander son chemin. Il préfère encore rouler des heures en voiture par une route cahoteuse et tout à fait sinistre, tourner en rond vingt fois plutôt que de reconnaître qu'il s'est perdu, plutôt que d'admettre qu'il lui faut demander son chemin. Cela vous vaut généralement une conversation du genre:

VOUS (candide): Il me semble que nous ne sommes pas sur la bonne route...

LUI (affirmatif): Si, si.

VOUS (méfiante): Demandons quand même.

LUI (péremptoire): Inutile! J'ai parfaitement repéré où nous sommes!

Tout cela s'aggrave presque toujours du fait qu'il est persuadé que vous êtes incapable de lire une carte routière, que vous allez lui indiquer de tourner à gauche juste au moment où il faudrait tourner à droite, sous le fallacieux prétexte qu'une femme n'a jamais pu s'y reconnaître entre la droite et la gauche. Car le plus intelligent des maris fait lui aussi partie de cette glorieuse cohorte des rescapés de l'âge des cavernes pour qui la femme ne saurait conduire une automobile.

D'un bout de l'année à l'autre, gouguenard, méprisant, agressif, hostile, il fait preuve d'une curieuse misogynie et d'une hargne solide envers la femme automobiliste. Tâchez de n'en pas rencontrer en va-

nicole



Nicole au volant

cances, ça va vous gêner un joli bout de route. Car, immanquablement, la voiture qui refuse de quitter la file de gauche, tourne à droite après avoir signalé à gauche, retarde la circulation en roulant comme une tortue, chevauche la ligne blanche, hésite à chaque croisement de route, ne démarre pas assez vite au feu vert, passe les vitesses avec des précautions de crémillère qui ne veut pas rater son beurre, cette voiture-là est conduite par une femme.

Ah! candide Nicole qui ose remarquer que quatre fois sur cinq, les conducteurs de ces voitures-là sont des hommes! Mon mari m'attend au tournant.

— Puisque t'es si fine, dis-moi donc comment ça marche une auto?

— Bien, en général. Sauf la nôtre...

— Très drôle. Mais encore?

— Euh... Il y a un moteur bien sûr! et puis de l'essence. Des pédales, un volant, des tuyaux. Et les roues tournent sur des roulements à billes. Mais la clé, c'est la clé... On tourne, on s'en va, c'est tout...

C'est un fait. Dans le domaine de la circulation, la ségrégation sexuelle est florissante. Prenons un exemple: pour garer sa voiture, l'homme se débrouille; il repousse dans une délicate marche arrière la voiture qui est derrière puis, avec la même placide assurance, celle qui est devant. Qu'une femme s'y essaie pour voir! Aussitôt, il va se trouver un policier, un badaud ou un autre automobiliste pour tour-

ner ironiquement son index sur sa tempe. Car les femmes au volant, pour les hommes, ne sont tout juste qu'un poids de plus pour la société.

Je n'arrive pas à comprendre pourquoi, de tous les mémoires soumis à la Commission royale d'enquête sur le statut de la femme, il ne soit jamais fait mention de la femme au volant, cette victime de l'homme, maintes fois condamnée à n'être qu'un copilote, cette "mouche du coche" contractée qui ne cesse de glapir à l'oreille de l'homme une litanie de conseils intempestifs et d'admonestations irritantes.

— Tourne à gauche!... Tu aurais dû prendre la 2... Pourquoi faut-il toujours que tu passes absolument sur tous les trous; ma parole, tu le fais exprès... Tu le sais pourtant que tes amortisseurs n'amortissent plus rien... Ah! et puis, on ne fait pas du go-kart, on roule, on est en vacances, ça n'est pas un rallye, on arrivera toujours à destination... Un peu plus tôt, un peu plus tard...

Et la mouche du coche bourdonne, bourdonne.

Consolez-vous, madame, s'il vous arrive d'être une de ces enquiquineuses, sachez que vous avez mille fois raison de jouer — en paroles et en gestes — les coconductrices. Ce n'est pas moi qui le dit mais des connaisseurs qui l'affirment.

D'après une étude menée par les spécialistes de la sécurité de la compagnie Goodyear, il paraît que le majorité des accidents se produisent quand le conducteur est seul à bord. La somnolence, engendrée par la monotonie des bruits de fond sans cesse répétés, l'inattention aux signaux routiers et aux obstacles en sont responsables.

Or, et c'est là que ça devient intéressant, "le compagnon — ou la compagne —, affirment les enquêteurs, doit jouer un rôle essentiel. C'est à lui que doit incomber une série de fonctions déterminantes en matière de sécurité: attention permanente à la signalisation routière, à la lecture des cartes et aux signes de fatigue manifestés par le conducteur. Il règle la radio, source d'accidents fréquents, puisqu'elle oblige le conducteur à lâcher son volant d'une main et à quitter la route des yeux, assure le ravitaillement en cigarettes allumées pour le maître de bord." Bref, ces messieurs réhabilitent l'enquiquineuse.

Ne vous en faites donc pas et persistez à lui servir d'ange gardien. De toute façon, il trouverait moyen de vous reprocher autre chose, même si vous n'ouvriez jamais la bouche.

Nicole Charest

Les Initiés



Schenley O.F.C. Trois initiales...un grand whisky.

Les initiés réservent leur jugement.

C'est soir de première. L'auditoire étudie chaque geste d'un interprète s'enflamme. Il communique son feu sacré à tous les comédiens. Le théâtre prend vie. Cette minute de vérité, les Initiés l'ont captée. La perfection, voilà ce qu'ils exigent. Plus tard, ils évoqueront cette minute unique en dégustant un O.F.C. de Schenley. Chaleureux comme tout bon whisky, l'O.F.C. se distingue cependant par ce raffinement qui est l'apanage exclusif de la maturité. Cette excellence plaît aux Initiés. Elle vous plaira.

Distillé, vieilli et embouteillé au Canada par Canadian Schenley Distilleries Ltd., Valleyfield, Québec.



PAR MARGO OLIVER

POTAGES CHAUDS, POTAGES FROIDS

C'EST LOUIS XIV, paraît-il, qui inventa les potages froids; et ce, parce qu'il n'aimait pas les potages refroidis. Je ne garantis pas que l'histoire soit vraie mais elle est amusante. Le Roi-Soleil, comme il arrive parfois aux puissants de ce monde, craignait de se faire empoisonner. Et, pour le rassurer, tous ceux qui le servaient devaient, en sa présence, goûter à chacun des plats de son repas. Il était difficile, dans ces conditions, de lui servir sa soupe bien chaude. Il eut donc l'idée, heureuse il faut le dire, de la manger vraiment froide.

J'aime beaucoup les potages froids mais les chauds, je pense, sont irremplaçables. Je vous offre donc des uns et des autres. Vous et moi, après tout, n'avons pas les problèmes du grand Louis.

POTAGE CRÈME DE LAITUE

- 1/4 de tasse de beurre*
- 4 tasses de laitue en pomme, finement déchiquetée*
- 1 cuil. à table d'échalotes finement hachées*
- 2 cuil. à table de farine*
- 1 tasse de crème légère*
- 2 tasses de bouillon de poulet*
- 1/2 cuil. à thé de sel*
- 1/4 de cuil. à thé de sauce Worcestershire*
- 2 cuil. à table de ciboulette hachée*
- Croûtons (facultatif)*

Chauffer le beurre dans une casserole. Ajouter la laitue et les échalotes et cuire, à feu vif et en brassant constamment, pendant environ 1 minute ou jusqu'à ce que la laitue soit ramollie. Saupoudrer de la farine et bien mélanger. Retirer du feu et ajouter la crème et le bouillon, d'un seul coup et en mêlant bien. Continuer la cuisson, à feu moyen, jusqu'à ébullition. Baisser le feu, ajouter le sel et la sauce Worcestershire et faire mijoter pendant 3 minutes.

Ajouter la ciboulette et mettre dans des tasses à soupe. Parsemer des croûtons et servir immédiatement. (De 4 à 6 portions)



Crème de carottes, à servir bien chaude. Les potages, chauds ou froids, commencent fort bien un repas.

CRÈME DE CAROTTES

- 6 carottes moyennes
- 2 pommes de terre moyennes
- 1½ tasse d'eau bouillante
- 2 cubes de bouillon de poulet
- 1 cuil. à thé de sauce Worcestershire
- 2 cuil. à thé de sel
- ¼ de cuil. à thé de poivre
- ½ cuil. à thé de paprika
- ¼ de tasse de beurre
- 1 gros oignon espagnol, haché finement
- 3 cuil. à table de farine
- 3 tasses de lait
- ¼ de cuil. à thé de thym
- ¼ de tasse de persil haché

Laver et gratter les carottes; les couper en fines tranches. Peler les pommes de terre et les couper en cubes de ½ pouce. Mettre ces légumes dans une grande casserole et ajouter eau bouillante, cubes de bouillon, sauce Worcestershire, sel, poivre et paprika. Chauffer jusqu'à ébullition, baisser le feu, couvrir et laisser mijoter pendant environ 15 minutes ou jusqu'à ce que les légumes soient tendres mais encore un peu croustillants.

Faire fondre le beurre dans une autre casserole. Ajouter l'oignon et le cuire, à feu doux et en brassant, pendant 3 minutes. Saupoudrer de la farine et bien mélanger. Retirer du feu et ajouter le lait, d'un seul coup et en mêlant bien. Continuer la cuisson, à feu moyen et en brassant constamment, jusqu'à ébullition. Ajouter aux légumes, non égouttés, de même que le thym.

Chauffer de nouveau jusqu'à ébullition, baisser le feu, couvrir et faire mijoter pendant 5 minutes. Ajouter le persil et servir immédiatement. (6 portions)

SOUPE AUX LÉGUMES ET AUX PALOURDES EN GELÉE

- 2 enveloppes (2 cuil. à table) de gélatine en poudre
- 1 tasse d'eau froide
- 2 tasses de jus de palourde, du commerce (2 bouteilles de 8 onces)
- ½ cuil. à thé de sauce Worcestershire
- 1 cuil. à thé de sel
- ⅛ de cuil. à thé de poivre
- Une pincée de poivre de Cayenne
- 1 tasse de tomates bien fermes, hachées finement
- 1 tasse de piment vert, haché finement
- 1 tasse de carottes crues, râpées finement
- ½ tasse de concombre, râpé finement
- ¼ de tasse de persil haché finement
- ¼ de tasse d'échalotes, hachées finement
- Quartiers de citron

Ajouter la gélatine à l'eau froide et laisser reposer pendant 5 minutes. Chauffer le jus de palourde. Retirer du feu, ajouter la gélatine détrempée et brasser jusqu'à ce qu'elle soit dis-

soute. Ajouter la sauce Worcestershire, le sel, le poivre et le poivre de Cayenne. Faire refroidir, en plaçant dans un plat d'eau glacée, jusqu'à ce que la préparation commence à prendre. Ajouter tomates, piment vert, carottes, concombre, persil et échalotes. Mettre au réfrigérateur jusqu'à ce que ce soit ferme.

Défaire légèrement la gelée à la fourchette, au moment de servir. Déposer dans des bols à soupe refroidis. Garnir de quartiers de citron et servir. (De 6 à 8 portions)

POTAGE DE CREVETTES A LA CRÉOLE

- 2 cuil. à table de beurre
- ½ tasse de piment vert haché
- ¼ de tasse d'échalotes hachées
- 6 tomates moyennes, pelées et hachées
- ½ tasse d'eau
- 1½ cuil. à thé de sel
- ¼ de cuil. à thé de poivre
- ¼ de cuil. à thé de thym
- ⅛ de cuil. à thé de basilic
- 1 tasse de petits pois, frais ou congelés
- 2 cuil. à table de fécule de maïs
- ¼ de tasse d'eau froide
- 1 boîte de 4½ onces de crevettes (parées)

Faire fondre le beurre dans une casserole. Ajouter le piment vert et les échalotes et cuire, à feu doux et en brassant, pendant 3 minutes.

Ajouter les tomates, ½ tasse d'eau, le sel, le poivre, le thym et le basilic. Chauffer jusqu'à ébullition, baisser le feu, couvrir et faire mijoter jusqu'à ce que les tomates soient bien ramollies. Ajouter les pois et faire mijoter pendant encore 5 minutes.

Ajouter la fécule de maïs à l'eau froide, dans un petit bocal fermant hermétiquement. Agiter le bocal jusqu'à ce que le mélange soit bien lisse. Ajouter petit à petit au mélange chaud, en brassant. Faire mijoter pendant 2 minutes.

Egoutter les crevettes et les bien rincer à l'eau froide courante. Ajouter au potage et bien chauffer. Servir immédiatement. (De 4 à 6 portions)

POTAGE CRÈME DE PERSIL

- 2 tasses de persil finement haché
- 3 tasses de bouillon de poulet
- 3 tasses de crème légère
- 2 jaunes d'oeufs
- 1 cuil. à thé de sel
- ½ cuil. à thé de glutamate de sodium (facultatif)
- Une pincée de poivre de Cayenne
- Crème fouettée salée
- Persil haché

Mêler le persil et le bouillon de poulet, dans une casserole. Chauffer jusqu'à ébullition, baisser le feu, couvrir et faire mijoter pendant 20 minutes.

Battre ensemble légèrement, à la fourchette, la crème légère et les jaunes d'oeufs; ajouter au mélange chaud, petit à petit et en brassant.

Ajouter le sel, le glutamate de sodium et le poivre de Cayenne. Goûter et rectifier l'assaisonnement si cela est nécessaire. Faire tiédir rapidement et bien refroidir ensuite au réfrigérateur.

Servir dans des bols dans lesquels on aura mis, préalablement, un glaçon. Décorer chaque bol d'une petite cuillerée de crème fouettée légèrement salée et d'un peu de persil. Servir immédiatement. (4 portions)

SOUPE CAMPAGNARDE

- 2 cuil. à table de beurre
- 2 cuil. à table d'eau
- ½ tasse de haricots verts frais, coupés, en diagonale, en morceaux de 1 pouce
- 2 carottes moyennes, tranchées mince
- 2 tasses de navet en petites lamelles
- 2 poireaux (la partie blanche seulement), en lamelles
- ½ tasse de céleri finement haché
- ½ tasse d'eau
- ½ tasse de petits pois frais ou congelés
- 2 tasses de chou vert nouveau, finement déchiqueté
- 1½ cuil. à thé de sel
- ¼ de cuil. à thé de poivre
- ½ cuil. à thé de paprika
- 4 tasses de lait
- ½ tasse de laitue déchiquetée
- 2 cuil. à thé de fenouil frais, haché

Chauffer le beurre dans une grande casserole. Ajouter 2 cuil. à table d'eau et les haricots. Couvrir et cuire à feu vif pendant 3 minutes, en secouant la casserole souvent. Ajouter les carottes, le navet, le poireau, le céleri et ½ tasse d'eau. Couvrir et cuire pendant environ 7 minutes ou jusqu'à ce que les légumes soient presque tendres. Ajouter les pois et faire mijoter pendant 5 minutes.

Ajouter le chou, le sel, le poivre, le paprika et le lait. Faire mijoter pendant 5 minutes. Ajouter la laitue et chauffer. Mettre dans des bols et décorer de fenouil haché. (6 portions)

SOUPE FROIDE AU CONCOMBRE

- 2 concombres moyens
- 4 tasses de babeurre
- 1 cuil. à table d'échalotes finement hachées
- ¼ de tasse de persil finement haché
- 1 cuil. à thé de sel
- ½ cuil. à thé de glutamate de sodium (facultatif)
- Une pincée de poivre
- Petites lamelles de concombre non pelé

Peler les concombres et les débarrasser de leurs graines. Les couper en petits dés. Ajouter le babeurre, les échalotes, le persil, le sel, le glutamate de sodium et le poivre et mêler. Bien refroidir.

Brasser et mettre dans des tasses à soupe refroidies. Décorer chaque portion d'une lamelle de concombre. (De 4 à 6 portions) ◀



ET QUE ÇA SAUTE!

Le p
CHA
les en
s'amu
quara
tourne
hanch
le rou
Tout
sy, so
à une
avec
de ro
balle;



Le plaisir évident de ces jeunes filles à se trémousser sur des ballons-bouées montre que ce jouet plaît autant aux grands qu'aux petits.

CHAQUE ÉPOQUE a son jouet, avec lequel les enfants ne sont pas toujours les seuls à s'amuser. Ce fut le yo-yo durant les années quarante, le houla-houp — cerceau qu'on fait tourner autour de la taille en roulant les hanches — pendant la décennie suivante, puis le rouli-roulant au début des années soixante. Tout récemment la vogue est passée au *foot-sy*, sorte d'anneau que les gamines s'enfilent à une cheville et qui, en tournant, entraîne avec lui, comme le moyeu entraîne un rayon de roue, une corde terminée par une petite balle; il s'agit alors de sauter de l'autre pied

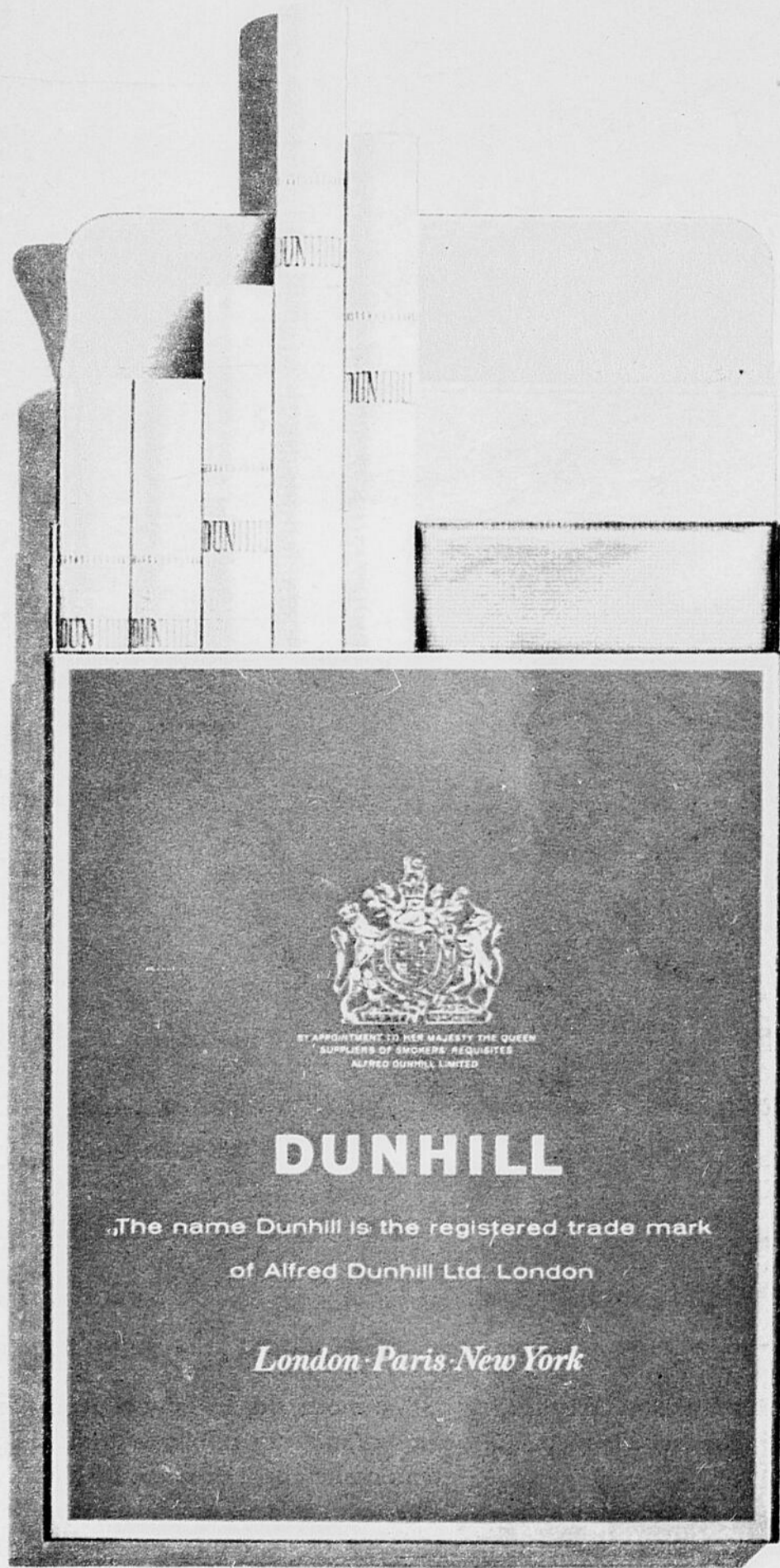
par-dessus la corde tendue, à son passage. Mais déjà le *ride-a-roo* (ballon-bouée) menace de prendre la place du *foot-sy*.

L'idée en est venue à son inventeur britannique à la vue de bouées ballottées par les vagues. Il destinait ces énormes ballons, pourvus de curieuses cornes qui aident à s'y agripper comme après une bouée, à des exercices gymnastiques pour dames, exercices visant à leur renforcer particulièrement les muscles des cuisses et de l'abdomen; mais elles ont vite appris, en tentant de chevaucher le ballon, à en tirer aussi un jeu.

La mode du ballon-bouée est née avec sa présentation au public lors du Salon du jouet tenu en octobre dernier à Brighton, en Grande-Bretagne. Elle se répand si vite qu'une grande chaîne canadienne de magasins à rayon estime en avoir vendu 10 000 en mai seulement.

Six jeunes filles, membres du National Ballet of Canada — de gauche à droite: Barbara Sherval, Mary Jago, Vanessa Harwood, Lorna Geddes, Maureen Rothwell et Linda Fletcher — font ici la démonstration du ballon-bouée devant l'hôtel de ville de Toronto. ◀

Nous ne connaissons
aucune autre cigarette
d'un tel coût de fabrication



BY APPOINTMENT TO HER MAJESTY THE QUEEN
SUPPLIERS OF SMOKERS' REQUISITES
ALFRED DUNHILL LIMITED

Longues,
attrayantes
et d'un tel goût

ALFRED DUNHILL LIMITED - LONDRES - PARIS - NEW YORK

· SPÉCIALISTES EN TABACS DE RENOMMÉE UNIVERSELLE ·