

L'homme médiocre aime les écrivains qui ne disent ni oui ni non sur aucune question, qui n'affirment rien, qui ménagent toutes les opinions contradictoires.

Hello

LE NICOLETAIN

ORGANE DE LA VILLE DE NICOLET ET DES COMTES DE NICOLET ET D'YAMASKA

ABONNEMENT	
Un an	\$1.50
Six mois	.60
ETATS-UNIS	
Six mois	\$1.00
Un an	2.00

Journal Hebdomadaire VOL. XXIII, No 20

Imprimé à St-Joseph-de-Beauce, vendredi, 27 avril, 1956

Bureau-chef à Victoriaville, P. Q. Mme J.-A. Brochu, Dir.-Prop.

POUR STIMULER LES AFFAIRES

Un moyen reconnu

Un puissant moyen de stimuler les affaires, et principalement le commerce, c'est l'annonce.

Nous voyons d'ici la figure réticente, obstinée, de certains incrédules. Des arriérés, me direz-vous, car, pour contester l'efficacité de la publicité, il ne faut pas être de son temps.

"Moi, je suis bien connu!"
"L'annonce, ça coûte cher!"
"J'ai déjà annoncé, et ça ne m'a rien rapporté!"

Voilà autant de vieilles rangaines qui ne peuvent plus tenir debout devant la preuve des résultats efficaces d'une publicité bien faite, et plus spécialement de l'annonce dans les journaux.

Vous êtes bien connu, dites-vous? Mais, est-ce que les grands magasins de Québec, de Montréal, de Toronto, n'ont pas suffisamment connus? Et pourtant, c'est par pages entières qu'ils annoncent dans les quotidiens de leurs centres respectifs.

"L'annonce, ça coûte cher!", croyez-vous. Cependant, avez-vous déjà songé que les Américains, quand ils lancent un produit sur le marché, affectent la moitié du montant à dépenser pour la confection du dit produit et l'autre moitié pour son lancement, c'est-à-dire pour l'annonce. Et les Américains sont des gens pratiques, des gens d'affaires, des gens qui ont une haute idée de l'argent, puisqu'ils ont créé ce proverbe: "Time is money".

Vous avez déjà annoncé, dites-vous, et ça ne vous a rien rapporté. Qu'en savez-vous, mon ami? Nous pourrions citer plusieurs cas, avec preuves à l'appui, où une annonce répétée, dans le journal local, a suffi pour créer une clientèle appréciable.

L'annonce répétée dans le journal local est la plus efficace. Toutes les semaines elle tombe sous les yeux du lecteur, qui la grave dans sa mémoire comme un leçon bien apprise. Tôt ou tard, il mettra cette leçon en pratique, en se rendant chez vous, en vous appelant au téléphone. Et ce sera le temps de la moisson.

En définitive, ce n'est pas l'annonce qui paie pour sa réclame. Au contraire, c'est ceux qui vont acheter chez l'annonceur.

La publicité s'infiltré dans le subconscient des individus, et les pousse, d'une manière quasi magique, à se procurer les produits annoncés; à visiter les établissements qui mettent leur nom en évidence dans les journaux, et surtout dans le journal local. Et cela, sans que ni le marchand, ni le client s'en rendent bien compte. Et voilà pourquoi il est si difficile d'établir les résultats palpables de la publicité.

L'annonce, c'est le bon grain jeté en terre. La répétition de l'annonce, c'est la rosée qui fait germer cette semence. Les fleurs et les fruits viennent ensuite, à leur heure.

Le commerce, comme le jardin, doivent être intelligemment cultivés.

Marthe LEMAIRE - DUGUAY

Pour le congrès provincial des Chevaliers de Colomb

L'Exécutif d'Etat des Chevaliers de Colomb de la province de Québec a tenu ici, en fin de semaine, son assemblée mensuelle sous la présidence de M. le Juge T.-A. Fontaine, de Montréal. Tous les membres de l'Exécutif assistaient à cette réunion, ainsi que les Grands Chevaliers des Conseils Québec et Laval, MM. Levasseur et Leclerc.

Une partie de l'assemblée a été consacrée à la préparation du Congrès Provincial qui aura lieu prochainement en la cité de Québec, les 19 et 20 mai prochains. Il a été décidé que, outre des séances de délibération, il y aurait dans la soirée du samedi, 19 mai, une réception au Lac Beauport, en l'honneur des congressistes. M. le Juge Eugène Marquis a fait un rapport intermédiaire concernant le travail qui a été effectué jusqu'à date par le comité de moralité dont il fait partie et qui, comme on s'en souvient, avait été constitué lors du dernier Congrès Provincial de l'Ordre tenu à Montréal en mai dernier. Le Député d'Etat, M. le Juge T.-A. Fontaine, a soumis à la considération de ses collègues, le bail intervenu entre l'Exécutif d'Etat et la Caisse Populaire de l'Immaculée-Conception au sujet de la location des bureaux maintenant occupés par l'Exécutif d'Etat à Montréal, pour constituer le Secrétariat

(suite à la page 4)

Etat financier de la ville de Nicolet

Lors de la dernière séance du comité des Finances de cette ville, le trésorier a présenté et fait approuver l'état financier suivant:

Liste du 28 mars 1956: \$847.65; liste de paie du 6 avril 1956: \$775.37, soit \$1,622.82, moins \$884.40 chargé à l'aqueduc laissant un total de \$738.42. Dépenses de la Petite Caisse, \$46.00; Comité des Finances, \$461.96; Comité de l'Aqueduc, liste de paie du 28 mars 1956, \$491.80, liste de paie du 6 avril 1956, \$392.60; soit \$884.40. Plus les dépenses générales de ce comité formant un grand total de \$1,716.27. Comité des Edifices municipaux, \$151. Comité des Police et Feu, \$60.95. Comité de la Voirie, des trottoirs et canaux, \$470.21. Entretien général, Magasin et Outillage, \$2,147.45. Police et feu, liste de paie du 28 mars 1956 pour le feu, rue Notre-Dame et la petite bâtisse de l'Hôtel-Dieu, \$20. Liste de paie du 6 avril 1956 pour le feu chez Lucien Florent, \$60.00, soit un total de \$80.00, formant un grand total de \$5,722.77.

Ce rapport a été unanimement approuvé par le conseil.

AU PAYS DE GRACE ET DE RAINIER

Monaco est célèbre par son prince et, maintenant, sa princesse, ses jeux, la beauté de son site et surtout l'exiguïté de son territoire: 368 acres, pas même un mille carré. C'est en fait un ruban de rochers que l'on peut parcourir à pied dans toute sa longueur en moins d'une heure, lit-on dans le numéro de mai de Sélection du Reader's Digest.

Quelque minuscule qu'il soit, ce pays reçoit pourtant plus de visiteurs qu'aucune autre région de la terre. Un million et demi l'an dernier! Il possède la plupart des caractéristiques d'une grande nation, comme par exemple, un drapeau (rouge et blanc), une armée, un Parlement, une police, des musées, une voie ferrée et une ligne d'autobus. Il en possède même d'autres que des nations voudraient bien avoir, ne serait-ce qu'un budget en équilibre, suffisamment de réserves dans son Trésor pour faire vivre le pays un an sans collecter aucun impôt — et maintenant Grace Kelly.

Monaco est bornée au nord, à l'est et à l'ouest par la France, au sud, par la Méditerranée. Eten due au creux de sa vaste baie, elle ressemble à un immense théâtre en plein air dont la scène serait la mer. Le souverain de cette principauté lilliputienne se prévaut d'une lignée plus ancienne que celle d'aucun autre monarque régnant actuellement en Europe. Et il est le seul à exercer un pouvoir absolu.

L'histoire de Monaco remonte à plus de 2,000 ans, mais ce n'est qu'au 13e siècle qu'un condottiere génois, nommé François Grimaldi, s'empara par ruse de la place qui, depuis lors, est restée sous la suzeraineté de la famille Grimaldi.

Sur les 20,000 habitants de la principauté on compte 52 nationalités différentes. Les Français et les Italiens sont en majorité. Il y a 400 sujets britanniques et une quarantaine d'Américains, mais seulement 3,000 véritables Monégasques, c'est-à-dire des citoyens ayant droit de vote. Il faut trois générations pour faire un vrai Monégasque; autrement dit, il faut avoir deux ascendants en ligne directe nés à Monaco et en être natif soi-même.

La légende et la prospérité sans précédent de Monaco sont l'oeuvre d'un Français, homme d'affaire perspicace, du nom de François Blanc. En 1863, le prince régnant Charles III signa un décret accordant à l'aventureux M. Blanc le privilège d'édifier un casino-maison de jeu sur ce que n'était alors qu'un terrain vague et pierreux en bordure de la mer. En hommage au souverain le lieu reçut le nom de "Mont Charles" qui, plus tard, se transforma en "Monte-Carlo". M. Blanc ne tarda pas à s'enrichir fabuleusement, gagnant jusqu'à \$25 millions par an, dit-on. Sur ses profits il prit à sa charge tout le budget de la principauté.

Si surprenant que cela paraisse la criminalité est presque inexis-

(suite à la page 4)

Chronique municipale

Lors de la dernière séance du conseil, des permis de constructions ont été accordés à MM. Alfred Lavertu et Lorenzo Therrien, aux fins d'agrandir leurs bâtisses actuelles.

Après avoir pris connaissance de la demande de la Société Canadienne du Cancer, division de Trois-Rivières et Nicolet, au sujet d'une contribution à l'occasion de sa campagne annuelle, sur la proposition de l'échevin Forcier une somme de \$25.00 lui sera envoyée par la ville de Nicolet.

Faisant suite à la demande de l'O.T.J. de Nicolet, le conseil lui permet l'usage du terrain situé près de l'aqueduc pour y organiser un terrain de jeu pour les jeunes. Le conseil ayant décidé de faire

servir une partie de son terrain à l'aqueduc comme lieu devant abriter sa charrie à neige et diverses autres machineries municipales, M. l'échevin Mercier, président du comité de l'aqueduc a été autorisé à faire niveler le terrain côté sud de l'aqueduc.

Sur la proposition de l'échevin Forcier et adopté à l'unanimité, une demande sera faite au Shérif Antonio Blondin que des décharges soient faites auprès de qui de droit au sujet de l'aménagement d'un terrain de stationnement en arrière du Palais de Justice.

A l'unanimité, MM. les échevins Forcier et Couture sont nommés délégués du conseil de cette ville à l'O.T.J.

Cours aux moniteurs des OTJ du diocèse de Nicolet

Lors d'une réunion du bureau d'administration du Conseil Central des Oeuvres du diocèse de Nicolet, tenue il y a quelques jours à Drummondville, il a été décidé de tenir des cours de moniteurs et monitrices des oeuvres de terrains de jeux de tout le diocèse au camp des étudiants, à Nicolet, du 21 au 24 juin prochain. Une quarantaine de candidats et de candidates suivront ces cours qui seront probablement sous la direction de Monsieur l'abbé Anetel, du Séminaire de Nicolet, et de M. Alain Rheault, secrétaire du Conseil Central.

Une autre décision importante prise lors de cette même réunion est l'établissement d'une première liste des oeuvres qui bénéficieront de la première campagne de la Fédération des Oeuvres du diocèse de Nicolet.

Les premiers bénéficiaires seront: la Caisse diocésaine de bienfaisance, l'Orphelinat du Christ-Roi de Nicolet, l'Hospice Ste-Anne de St-Célestin, le Foyer St-Paul

(suite à la page 4)

REPONSE A LA MEUNERIE COOPERATIVE

Dernièrement, la Meunerie Coopérative de Nicolet faisait part au conseil d'un projet de l'ouverture d'une rue le long de la voie ferrée désaffectée du Canadien National et de l'apose d'un tuyau d'aqueduc et d'égouts à cet endroit.

Lors de la dernière séance du conseil, M. l'échevin David Deshaies qui avait été chargé d'étudier la question a fait rapport au conseil que dans son ensemble, la demande de la Meunerie Coopérative de Nicolet, aux fins d'obtenir la construction de canaux d'égouts et d'aqueduc, près de leurs immeubles, ainsi que l'ouverture d'une rue longeant la voie ferrée désaffectée du C.N.R., sera agréée et que cette compagnie aura satisfaction.

Le grand nettoyage des rues est commencé

Le grand nettoyage des rues de la ville de Nicolet est commencé depuis quelques jours. Une équipe de journaliers fait le balayage des rues et mettent en mulons le sable qui fut mis sur les chemins glacés pendant l'hiver. Une autre équipe charge dans le camion de la ville ces mulons de sable et autres débris pour les transporter au dépôt.

Profitant de ce travail de nettoyage, le chef de police Ed. Beaulac tient à avertir toute la population de Nicolet de bien vouloir user d'une extrême prudence au sujet des feux d'herbe. Dans une seule journée, les pompiers de cette ville ont répondu trois fois à des appels pour ces sortes de feux. On ne doit prendre aucune chance, dit le chef Beaulac. Il ne faut jamais allumer aucun feu quand il vente, ni, non plus, à proximité des bâtisses.

Son Honneur le maire J. U. Caron a aussi demandé aux contribuables de cette ville d'apporter leur concours pour procéder au grand nettoyage du printemps et de donner à la ville un aspect de grande propreté. Faisant allusion aux grands désastres que la ville de Nicolet a subis dans les cours de l'année 1955, Son Honneur le maire Caron demande à toute la

(suite à la page 4)

LE FESTIVAL DE SHERBROOKE INFLUENCERA LA VIE THEATRALE A CET ENDROIT

La finale découvrira de jeunes talents que la télévision comblera, affirme M. David Ongley.

Par Jean-Pierre Fournier

Le directeur-gérant du Festival national, M. Richard MacDonald, a, plus tard, abondé dans le même sens au cours d'une entrevue que lui et M. Ongley ont accordé à Stan David, sur les ondes de CKTS.

On a bon espoir de voir cette pièce triompher de sa rivale anglaise au festival. M. Richard MacDonald, qui a vu la pièce à Montréal, la qualifie pour sa part d'un chef-d'oeuvre de spiritualité. Il croit aussi que le jeu de la Compagnie de Montréal pourrait faire rougir de honte plusieurs comédiens professionnels.

M. MacDonald, qui conserve l'accent d'outre-mer bien qu'il soit au Canada depuis 35 ans, fut lui-même une vedette jadis sur la scène britannique.

A l'instar de M. Ongley, il prétend aussi que le programme de la finale est l'un des meilleurs qu'on ait présentés au Festival national d'art dramatique.

LE PROGRAMME

Une pièce classique, "Les fourberies de Scapin", de Molière, ouvrira la semaine lundi soir, à 8.30 heures. Elle sera interprétée par le Cercle Molière, une troupe de St-Boniface, Manitoba, dirigée par Mme Pauline Boutil.

Le deuxième jour, ce sera au tour d'une troupe de Vancouver, The Vancouver Little Theater Association, à se faire valoir. Elle jouera dans la soirée le fameux drame de Sydney Kingsley, "Darkness at Noon", une mise en scène d'Ian Thorne.

La plus petite province du Canada, l'Ile du Prince Edouard, apportera sa contribution au festival, mercredi après-midi. The Little Theater Guild, une compagnie de Charlottetown dirigée par Mme W. E. Scantlebury, présentera une pièce de Patrick Hamilton, "Angel Street". Le spectacle s'ouvrira à deux heures et demie.

Dans la soirée, The London Little Theater, de London, Ontario, rendra une pièce savoureuse de Mary Ellen Chase, "Mrs McThing". La mise en scène est de Charles Brown.

Judi, les habitués du festival assisteront à la première pièce canadienne à l'affiche, "Teach Me How To Cry". Le rideau se lèvera à 8 h. 30 précises.

The Calgary Workshop 14 Associated, de Calgary, Alberta, fera les frais du spectacle de vendredi. La troupe, qui compte l'une des meilleures directrices canadiennes, Betty Michell, interprétera "The River Line", de Charles Morgan.

En matinée samedi, l'Ottawa Little Theater Inc., d'Ottawa, jouera la fameuse comédie d'Oscar Wilde, "The Importance of Being Earnest".

\$250 en prix aux écoliers âgés de 10 à 15 ans!

A l'occasion de la semaine du Bon Maintien, de 1er au 7 mai prochains, le Collège des chiropraticiens de la province de Québec a organisé un concours qui s'adresse aux jeunes écoliers âgés de 10 à 15 ans.

Il s'agira pour eux de développer en quelque 100 mots ou plus, le thème suivant: COMMENT LE BON MAINTIEN CONTRIBUE-T-IL A LA BONNE SANTE? Avec leurs nom, âge et adresse, ils devront faire parvenir le tout au secrétariat du Collège des chiropraticiens de la province de Québec, 403 est, rue Sherbrooke, Montréal, avant le 10 mai prochain.

Le résultat du concours sera annoncé après le 24 juin. En tout, les prix qui seront distribués se chiffrent à \$250, répartis comme suit: premier prix: \$100.; deuxième prix: \$50.00; et 10 autres prix de \$10. chacun.

Examens de fin d'année à l'Ecole d'Agriculture de Nicolet

L'année scolaire à l'Ecole d'Agriculture de Nicolet vient de se terminer avec grand succès. Sur le total de 76 élèves, 36 finissants ont reçu leur parchemin dont quatre avec 90% et plus des points leur donnant la note de "très grande distinction", 16 avec 80% ou plus, leur donnant la note de

(suite à la page 4)



La Québec North Shore Paper Company se sert d'un transporteur aérien pour acheminer le bois à pàte du Québec au-dessus d'un terrain accidenté à Baie Comeau et Franquelin. Pour son exposé de cette méthode économique d'exploitation forestière, Rudy Vit, ingénieur du transporteur aérien de Baie Comeau, s'est vu décerner un prix lors de la récente assemblée annuelle de la section des opérations forestières de l'Association canadienne des pâtes et papiers. M. H. A. Sewell, à droite ci-dessus, vice-président préposé aux opérations forestières de la Québec North Shore Paper Co., a été réélu président de la section des opérations forestières de l'Association.

AUTORISE COMME ENVOI POSTAL

de seconde classe

MINISTÈRE DES POSTES, OTTAWA

UNE "UTILE" COMMISSION

Même si elle a provoqué l'expression d'inaudables opinions, la commission Gordon, qui enquête sur l'avenir économique du pays, avait (et a) de bonnes raisons d'être. Elle nous fournit la preuve que des hommes influents entretiennent encore les idées les plus archaïques sur l'économie de la nation.

Ne s'est-il pas trouvé une personnalité éminente pour déclarer que nous devons nous contenter, pour de longues années à venir, de fournir aux autres pays nos matières premières, nos richesses naturelles?

En d'autres termes, la situation de porteurs d'eau et de seigneurs de bois devrait encore nous suffire...

Est-ce que vous pouvez admettre cela?...

Il est vrai que le Canada est insuffisamment peuplé pour que le marché national absorbe toute la production. Il y a-t-il pas des millions d'Européens qui voudraient s'établir au Canada et qui l'enrichiraient de leurs connaissances, de leur savoir-faire, de leurs ta-

lents, de leur esprit de travail? Et n'est-il pas exact que tous les évêques de la province de Québec, à la suite du Pape d'ailleurs, nous ont rappelé le devoir sacré de l'hospitalité?

Il est vrai que nous avons des clients, et, à nos portes, un vaste marché. Mais nous ne devons pas oublier que les États-Unis, comme les autres pays d'ailleurs, n'achètent de nous que si ça fait leur affaire, quand ça fait leur affaire et seulement pour le temps que ça fait leur affaire.

Nous serions, qu'on excuse le mot, nous serions un peu fous d'accepter de dépendre uniquement de ce que nous pouvons vendre à l'étranger.

Il est nécessaire que les Canadiens deviennent plus nombreux afin d'absorber une plus forte proportion des biens que la Providence leur a dispensés, et des produits qu'ils sont capables de manufacturer. Ces considérations, inspirées par un mémoire présenté à la commission Gordon, sont en elles-mêmes une des preuves de l'utilité de cette commission.

LE GARDEUR

L'INDUSTRIE ET LE PROGRES DU QUEBEC

Les adversaires du gouvernement Duplessis ont de plus en plus l'air ridicule lorsqu'ils affirment, sans broncher, que les industries ne veulent pas venir s'établir chez nous ou qu'elles nous quittent pour aller s'installer dans d'autres provinces.

De semaine en semaine, les journaux nous apportent au contraire des nouvelles encourageantes sur le développement industriel et les progrès du Québec. En voici quelques unes.

Récemment, l'hon. Maurice Duplessis, premier ministre, a annoncé la construction, au coût de \$17 millions, d'une usine de papeterie et de récipients de cartons, à Thurso, comté de Papineau. La

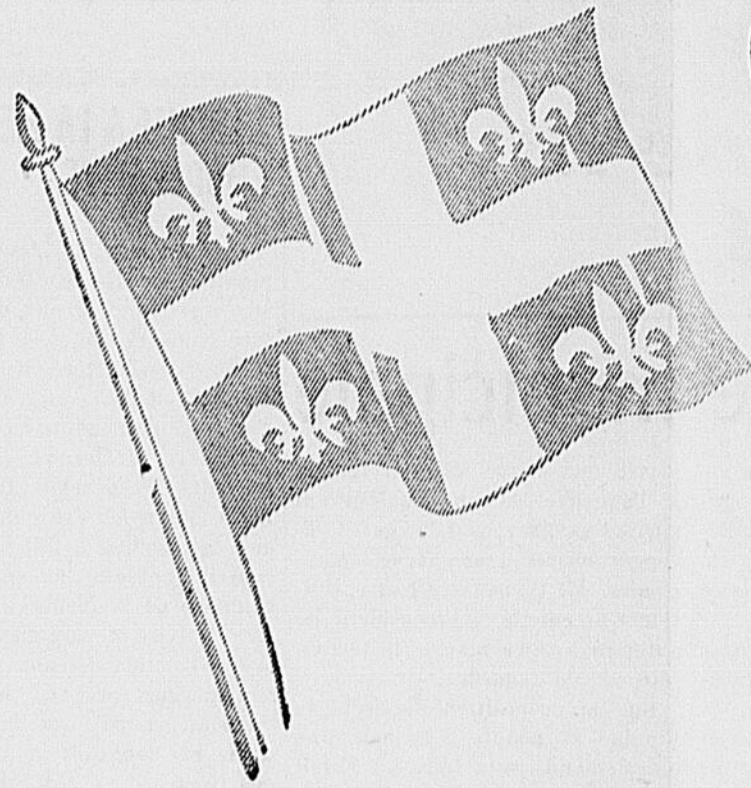
nouvelle compagnie, du nom de Thurso Pulp and Paper Co., s'engage à utiliser tous les déchets des opérations forestières.

M. P.-H. DesRochers, de Québec, a déclaré au dîner annuel des vendeurs de la compagnie Champlain Oil Products, que, dans un avenir rapproché, le minerai de fer du Nouveau-Québec, sera traité dans des hauts fournaux électriques sur la rive nord du St-Laurent et qu'il prévoit l'installation d'aciéries sur la côte nord. Ces réalisations exerceront une influence définitive sur l'avenir économique de la province de Québec.

La société Eastern Smelting and Refining Ltd a commencé la remise en état de l'ancienne papeterie de Chicoutimi afin d'y établir une raffinerie de nickel et de cuivre. La phase préliminaire des travaux de réfection coûtera \$3 millions. Mais le plan d'ensemble prévoit des dépenses de \$27 millions pour la construction et l'aménagement hydroélectrique. Les minerais de nickel et de cuivre du Québec et de l'Ontario seront affinés dans cette usine. Quand la région minière de Chibougamau sera davantage mise en valeur, l'usine en raffinerie également les minerais.

La Canadian Tobacofina commence, à Ville Mont-Royal, la construction d'une fabrique ultra-moderne de cigarettes, dotée de

DUPLESSIS a donné UN DRAPEAU à sa province



Le Canada ne peut prétendre à une vraie souveraineté tant qu'il n'aura pas un drapeau distinctif. Plusieurs autres pays, moins grands, moins beaux et moins riches que le nôtre, en ont un.

En immense majorité, le peuple canadien réclame un drapeau canadien. Il y va de la fierté et de l'avenir de notre pays.

Les libéraux d'OTTAWA devraient être capables de faire pour le CANADA, ce que DUPLESSIS a fait pour la province de Québec.

Quatrième question à M. Lapalme et ses amis d'Ottawa:

POURQUOI refusez-vous toujours de doter notre pays d'un DRAPEAU canadien distinctif?

Les trois premières questions restent toujours sans réponse.

ONC. UNION NATIONALE

l'équipement technique le plus nouveau, au coût de \$2 millions.

Des hommes d'affaires suisses viendront à Chicoutimi, en mai, pour y étudier la possibilité de construire une usine de cellulose de \$1,250,000 à St-Félicien. La construction serait terminée en 8 mois et emploierait 200 personnes. De plus, à Chicoutimi même, M. John Murdoch, homme d'affaires bien connu, a annoncé la construction d'un édifice commercial de \$600,000. L'immeuble aura 60,000 pieds carrés, comprendra 5 magasins et aura, à l'arrière, son propre terrain de stationnement.

Le professeur T. Clark, de l'université McGill, déclare que des recherches se poursuivent pour localiser les sources de pétrole et de gaz en Gaspésie. Jusqu'ici, 30 puits de mille pieds et plus ont été creusés. L'un a produit du gaz en quantité suffisante pour le commerce.

Le vicomte Portal, président de la Canadian British Aluminum Co., a déclaré que la nouvelle aluminerie de Baie-Comeau coûtera plus de \$130 millions et produira, au début, 40,000 tonnes par année, pour augmenter graduellement sa production à 160,000 tonnes vers 1960. La société a choisi de s'établir à Baie-Comeau parce qu'on était en mesure de lui fournir l'énergie électrique plus rapidement que nulle autre ville au monde.

Importance des examens orthostatiques

Les examens orthostatiques en vue de déceler les déviations naissantes de la colonne vertébrale ont une importance au moins égale aux examens des dents et des yeux, selon M. J. O. Houle, d.c., président de la semaine du Bon Maintien qui se poursuivra jusqu'au 7 mai prochain sous les auspices du Collège des Chiropraticiens de la province de Québec.

On admet aujourd'hui, que le bon maintien est une condition nécessaire à la bonne santé et à l'efficacité. On attache de plus en plus d'importance à la colonne vertébrale tant au point de vue structural qu'au point de vue nerveux.

Le mauvais maintien, les fatigues, les chutes et les coups peuvent être le commencement d'un désordre structural dont les répercussions, à la longue, pourront affecter gravement l'organisme. Il est important de déceler les subluxations et les déviations naissantes.

L'examen régulier de la colonne vertébrale pour chaque enfant d'âge scolaire, similaire à l'examen des dents dans les écoles, est un des objectifs de la semaine du Bon Maintien, précise M. Houle, d.c., qui est aussi directeur du Collège des Chiropraticiens de la province de Québec.

M. Houle a cité des statistiques démontrant que 76 pour 100 des écoliers souffrent d'une déformation quelconque de la colonne vertébrale. Un demi siècle d'observations scientifiques en chiropratique a établi que la majorité des gens souffrent plus ou moins de désordres structuraux affectant le fonctionnement normal du système nerveux et prédisposant à la maladie.

Le Collège des Chiropraticiens invite le public à l'occasion de cette semaine à se rappeler que le bon maintien et la bonne santé vont ensemble.

Deux politiques différentes

M. Duplessis invite le capital étranger à placer des fonds dans la province de Québec. Il sait que cet argent va servir à acheter des terrains, à bâtir des immeubles, à installer des machines. Puis l'ouvrier y trouvera son profit par le louage de ses services. Ces usines paieront des taxes à la province, aux municipalités, aux commissions scolaires.

Les produits manufacturés seront transportés par les compagnies de transport, chemins de fer, camions, bateaux. Tout le monde y fera un profit. En plus, ceux qui (plus fortunés que les autres) ont des capitaux pourront facilement, s'ils le désirent, participer à l'entreprise et devenir actionnaires. M. Duplessis agit donc en homme pratique et dans l'intérêt de

sa province et de ses concitoyens quand il accepte et permet aux capitaux étrangers de venir contribuer à notre développement économique.

M. Lapalme, lui, ne veut pas des capitaux étrangers. M. Lapalme et ses amis ont trouvé une nouvelle formule. Ils veulent les étrangers, mais pas leur argent. Les Chémis de fer nationaux, propriété de l'Etat, sont à bâtir un hôtel, le "Queen Elizabeth", au

coût de trente millions. Cet hôtel c'est nous, les contribuables, qui allons le payer avec le produit de nos taxes.

Quand il sera bâti, c'est M. Hilton, un Américain de New Mexico, qui en prendra la direction. Avec son personnel, M. Hilton ne prend la direction d'aucun hôtel pour rien, par pure philanthropie. Il y voit son profit, sans y risquer son capital. Il doit se dire: "Si les

Canadiens sont assez naïfs pour tout payer, allons-y, car je ne ris- que rien."

Et nous avons là les deux manières, celle de Duplessis qui dit: "Donnez des garanties, achetez des terrains, bâtissez, respectez les lois, contribuez aux dépenses de la province, des municipalités, payez pour l'instruction de nos enfants."

Et celle de M. Lapalme et de ses amis qui, eux, réalisent l'entrepri-

se avec notre argent, pour ensuite le faire servir d'un Américain. Hilton.

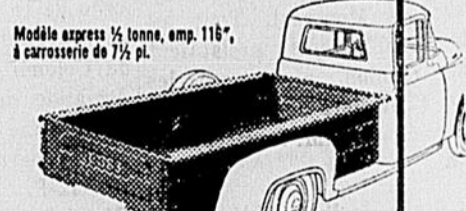
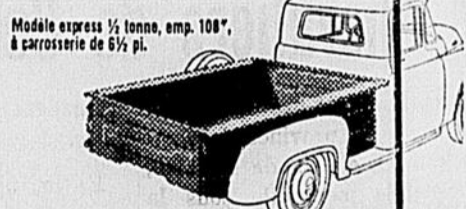
Il y a dix ans, la Marine canadienne avait 18 hommes en uniforme pour chaque employé civil travaillant pour la marine. Aujourd'hui il n'y a plus que trois hommes en uniformes ou membres volontaires de la marine pour chaque employé civil.

Choisissez le partenaire idéal!

ACHETEZ LE CAMION DODGE QUI CONVIENT À VOTRE TÂCHE ET À VOTRE BOURSE!



Dodge vous offre maintenant un choix de trois carrosseries express pour répondre à vos besoins!



Cette vaste gamme de dimensions et de capacités de carrosserie vous permet d'acheter l'express convenant à vos besoins. Tous les express Dodge sont faciles à charger par les côtés.

Voici pourquoi vous pouvez compter qu'un camion Dodge sera avantageux pour vous... tous les jours de l'année!

● Nouvelle commande à boutons-poussoirs! Vous appuyez sur un bouton, vous pesez sur l'accélérateur, et vous voilà en route. Telle est la commodité de la nouvelle transmission automatique PowerFlite à boutons-poussoirs! Sur tous les modèles de 1/2 tonne.

● Nouveaux moteurs plus fougueux, plus puissants! Merveilleux V-8, d'une puissance allant jusqu'à 220 cv, pour les modèles moyens et lourds, ou 6-cylindres de camion Dodge à puissance accrue (125 cv).

● Nouveau système électrique à 12 volts. Capacité accrue pour un maximum de rendement. Une nouvelle génératrice tient la batterie chargée, même dans le transport à arrêts multiples.

● Nouvelles capacités accrues de charge payante! Les camions Dodge moyens et lourds offrent maintenant des "poids bruts de véhicule" plus élevés. De 1/2 tonne à 65,000 lb. PBC. Vous trouverez dans cette série un camion Dodge qui convient à votre tâche, et qui la fera mieux.

● Nombre d'autres nouvelles caractéristiques offrant des avantages supplémentaires! Pneus sans chambre à air en équipement régulier sur tous les modèles! Nouveau démarrage par clé d'allumage! Nouveaux ressorts plus robustes! Nouveaux freins plus gros! Nouveaux châssis plus résistants! Nouvelles capacités accrues des essieux!

Chrysler Corporation of Canada, Limited

CAMIONS "Job-Rated" DODGE

Un camion adapté à chaque tâche! Pour une transaction avantageuse, voyez aujourd'hui votre dépositaire Dodge-DeSoto. Regardez chaque semaine, à la télévision, "Climax" et "Shower of Stars".

Le Grand Prix

Le secret de Paul le GARÇON DE TABLE AVISÉ

POUR UN POURBOIRE GÉNÉREUX... KINGSBEER!

DEPUIS 1910 - LA MEILLEURE LAGER AU CANADA

NADEAU AUTOMOBILE 74 - 76, MOREAU, PIERREVILLE

L'HEURE LITTÉRAIRE ET CULTURELLE

Le vrai rôle féminin

Des flots d'encre et des flots de paroles sont dépensés tous les jours à propos du rôle féminin dans la vie et l'avancement du genre humain.

Bien des choses séculaires sont changées depuis le commencement du 20^e siècle. Nos ancêtres, nos grands-pères même, reconnaîtraient peu de leurs usages et coutumes, peu de leurs manières de vivre et de juger s'ils pouvaient quitter la sécurité absolue du tombeau et revenir prendre part à l'existence moderne.

Une chose cependant demeure immuable : Le véritable rôle féminin est encore et sera toujours d'adoucir, de purifier, de raffiner les mœurs, de répandre partout l'élégance et la grâce.

Cela semblait évident au temps où la jeune fille n'avait pas à se soucier de se préparer une carrière quelconque, alors qu'elle était la compagne de sa mère qu'elle cherchait à imiter en tout, et qu'elle cultivait les arts d'agrément et la littérature à ses nombreuses heures de loisir.

Aujourd'hui que la jeune fille doit accumuler en quelque sorte les occupations de l'homme avec la vie de la femme, le but devient plus difficile à atteindre.

Heureusement, il y a encore beaucoup de jeunes filles qui n'ont pas perdu l'aperçu normal de la vie, et qui, en dépit de l'ambiance, restent fidèles aux belles traditions familiales. Sans le savoir, elles comprennent cette parole que Joseph de Maistre adressait à sa fille : "C'est sur les genoux d'une femme que se fait le plus important et le plus excellent des travaux du monde : un honnête homme, une honnête femme".

Pour arriver à son double but : gagner sa vie présente et préparer celle de l'avenir, la femme a plus que jamais besoin d'énergie et de vaillance.

Vaillance physique d'abord : en apprenant à régler ses jours avec intelligence et discernement, de manière à améliorer sa santé.

Vaillance morale aussi : c'est-à-dire accepter avec grâce les contrariétés, les froissements, les inquiétudes.

Ignorer les épines et jouir des roses ! Quel joli programme !

C'est avant tout remettre les choses à leur place, c'est-à-dire cultiver un point de vue tolérant, bienveillant à l'égard de tous ; considérer le peu d'importance de ce qui irrite et chagrine par rapport aux vraies douleurs et aux vrais biens ; enfin marcher, sans tourner la tête, vers le devoir que Dieu a voulu mettre sur notre chemin.

Rosine CAUDERT

Deux bénédictions d'automobiles au sanctuaire Notre-Dame du Cap



Les ACCIDENTS de la ROUTE font des milliers de victimes chaque été. Conscient de ces dangers de la saison estivale, les chauffeurs et les propriétaires d'automobiles veulent de plus en plus profiter des BÉNÉDICTIONS que le rituel de l'Eglise étend à toutes les formes de progrès qui sont au service de l'homme. En collaboration avec le "Club Automobile de Québec", deux cérémonies de "BÉNÉDICTION DES AUTOS" auront lieu au Sanctuaire national de Notre-Dame du Cap : La première, le dimanche 6 mai, à 2 h. 30 de l'après-midi ; l'autre, le 3 juin, à 7 h. 30 du soir, pour appeler sur les voyages de la belle saison la FAVEUR DIVINE et la PROTECTION de la Vierge couronnée du Cap-de-la-Madeleine. (Dans plus de 45,000 voitures, une statuette de Notre-Dame du Cap figure en évidence près du volant, et veille à la sécurité des occupants.)

Et voilà la maison...

Par ELYANE PAQUIN

Je ne bâtirai pas mais je restaurerais...
A DERBY

Dans l'agreste décor d'un paisible village
Je rêve en mon esprit d'un secret ermitage...

En fermant bien les yeux je l'aperçois soudain
Ceintre de verdure et loin du grand chemin;

Sur un site escarpé, d'air pur, de ciel, se grise
Aux rayons du soleil sa vieille pierre grise.

Pittoresque, l'été, l'hiver, il est charmant
Drapant sa silhouette de lambeaux d'argent.

Autour de lui de fiers sapins montent la garde.
Sur un large horizon sa façade regarde.

Au rivage, là-bas, la mer vient se briser.
Mon nid, pour la mieux voir, semble un peu se hausser.

Point de lambris dorés, rien de bien somptueux,
Mais l'honnête confort des moins ambitieux.

Tous ce que le progrès offre de plus pratique
Sous mon toit s'harmonise au concours artistique.

Puisque je fais des vœux, je ne vois pas pourquoi
Je ne rêverais pas d'un ravissant chez-moi.

Accueillant et joyeux, frémissant de lumière
Et dont l'intimité riante, hospitalière,

S'offrirait de tout cœur à ceux dont l'amitié
Saurait de ma demeure apprendre le sentier;

Et pour les heures d'or d'entière solitude,
Pour goûter à loisir les douceurs de l'étude,

J'aurais en ma retraite un coin toujours aimé
Où le bonheur parfois pour moi viendrait rimer...

La fête de S. Joseph artisan et le mois de Marie

Récemment, le 18 avril, l'Eglise célébrait le Patronage de S. Joseph. Le 1^{er} mai, dorénavant, l'Eglise glorifiera S. Joseph sous le beau titre d'Artisan. Quelle magnifique réponse au matérialisme communiste qui a voulu s'emparer du 1^{er} mai, jour-ouverture du mois de Marie, pour en faire sa grande journée de rassemblement athée! Désormais, par toute la terre, l'Eglise ouvrira le mois de Marie par cette fête si consolante, si prometteuse pour le monde du travail.

S. Joseph, Artisan : voilà ce qu'a été, ici-bas, le père nourricier de Jésus. C'est par le travail de ses mains que l'illustre Patriarche a gagné la vie du foyer de Nazareth. Et à l'heure où le communisme athée cherche par tous les moyens à arracher à l'Eglise le monde des ouvriers, l'Eglise présente à ceux-

ci leur incomparable Modèle, Joseph, Artisan.

Cette fête arrive à son heure, et comme nous pensons en ce moment à l'une des apparitions de Fatima, où S. Joseph se fit voir. Dieu et Marie nous enseignent par là le rôle providentiel de Joseph, Patron de l'Eglise universelle, et dans cette résurrection spirituelle du monde ouvrier, Joseph est là, au premier rang, sublime Modèle d'humilité, de simplicité, de douceur, de justice. Le communisme crie aux ouvriers de susciter partout la révolte contre les institutions établies, de s'arracher à l'emprise de la religion; le communisme en veut à tout ce qui est tradition sacrée. Voici la réponse de l'Eglise, dépositaire du message évangélique, arrive en beauté comme toujours; et au lieu de l'appel communiste à la haine, à la révolte, l'Eglise nous offre ce Modèle de vie intérieure, d'humilité d'obéissance que fut Joseph.

Pussions-nous comprendre la mission réaliste et sublime de cette nouvelle fête au calendrier liturgique! Ouvriers, puissiez-vous saisir tout ce que votre Mère l'Eglise a voulu mettre dans la création de cette fête, comme un levain incomparable pour notre époque. Puissiez-vous comprendre que la vraie grandeur, la vraie liberté ne peut se fonder sur la révolte, sur la guerre des classes, mais uniquement sur la charité. Puissiez-vous comprendre que vous avez vos droits, droits inaliénables et que vous devez revendiquer dans la paix, mais que vous avez aussi des devoirs, tout aussi imprescriptibles envers vos patrons.

Patrons, puissiez-vous comprendre, de votre côté, votre mission à l'égard de vos chers employés, une mission paternelle qui représente ici-bas, un reflet de la paternité de Dieu, de la divine Providence. Pour vos employés, vous devez être comme le prolongement du cœur de Dieu, de la main généreuse du Seigneur, afin que pas un de vos employés n'ait à souffrir de la sécheresse de votre cœur. Avez-vous jamais pensé à la beauté de votre rôle qui est de semer la joie, le bonheur, d'aider vos employés à mieux vivre leur vie chrétienne dans la justice et la charité. En respectant, en aimant vos employés, en leur accordant les bontés qu'ils attendent normalement de vous, en justice, vous vous respectez vous-mêmes, et vous respectez en vous cette parcelle de la générosité divine que Dieu veut y voir briller. En cette fête de S. Joseph Artisan, que l'Oratoire St-Joseph du Mont-Royal célébrera avec splendeur, comprenons-nous, aimons-nous tous, pour hâter l'avènement du Règne du Christ et de Marie. S. Joseph, Artisan, priez pour le monde entier.

UN LIVRE A LIRE

M. Robert Rumilly, historien de l'Académie canadienne-française, vient de publier un livre révélateur et de grande actualité. "Quinze années de réalisations". Tel est le titre de ce volume de 240 pages qui analyse la politique familiale, sociale et nationale du gouvernement de l'hon. Maurice Duplessis.

L'auteur se défend d'avoir produit ce livre de façon commandée ou même commandée. Il déclare, au contraire, l'avoir rédigé sans que personne le lui demande ou en soit informé et qu'il livre le fruit de son étude au public dans une entière indépendance. Elle n'en a que plus de poids.

M. Rumilly, écrivain de renom, ne craint donc pas de porter un jugement personnel et au point sur la législation de l'Union Nationale, de 1936 à 1939, et de 1944 à nos jours. Et il ne peut s'empêcher d'affirmer en toute sincérité qu'elle est marquée, dans son ensemble, du triple caractère familial, social et national promis par M. Duplessis.

Les huit parties du volume portent les titres suivants : Législation agricole; législation ouvrière; législation sociale; la santé publique; l'enseignement spécialisé; l'essor économique de la province;

colonisation, voirie, travaux publics, terres et forêts; législation nationale. Chaque chapitre contient ses propres conclusions et le volume termine par une conclusion générale inattaquable de 5 pages. Elle répond catégoriquement à ceux qui médisent de leur province et la calomnient, dans leur seul désir de nuire, si possible, au gouvernement qui a tant d'œuvres méritoires à son crédit.

Tous ceux qui prétendent se tenir au courant de ce qui se passe dans le Québec, doivent se procurer au plus tôt "Quinze ans de réalisations".

"Frères" Missionnaires chez les Pères Blancs

Nous regrettons que les rangs de nos Frères Missionnaires ne soient pas plus pressés. Ils sont si précieux pour nous, nous rendent tant de services. Nos Frères Missionnaires Pères Blancs forment un bataillon dont l'effectif est de 500 profès. C'est beau, mais devant les besoins des Missions qui se développent sans cesse, en présence des secours sans prix qu'ils apportent, il est permis de regretter qu'ils ne soient pas plus nombreux.

Un bon Frère est la providence visible d'un poste de Mission. A côté des occupations matérielles qui sont le lot des Frères, il faut retenir que leur bon exemple, la tenue de leur vie digne et pieuse ont une influence indéniable sur le milieu qui les entoure. Ils sont vraiment missionnaires, non seulement par le nom et l'habit qu'ils portent, mais par l'apostolat qu'ils exercent autour d'eux. L'Africain, en effet, est très observateur et la vie du Frère Missionnaire qui le dirige et le forme à un métier est pour lui une leçon continue. Ses vertus religieuses se traduisent en multes prédications pour nos chrétiens et même pour nos païens. Que de fois le Frère, d'un simple mot, conseil ou remarque, pourra agir sur ces âmes. C'est une grande consolation en même temps qu'un réconfort et un grand encouragement pour ces précieux collaborateurs du prêtre.

Dieu permet aussi qu'ils aient d'autres récompenses, même ici-bas. Pensez à la joie de ces bons artisans de la gloire de Dieu, quand ils voient grossir le troupeau des fidèles, et devenir étroites ces églises qu'ils avaient d'abord crues trop vastes; à leur joie aussi, c'est si naturel ce sentiment, en constatant le résultat de leurs efforts, quand ils peu-

Ajoutez un oeuf frais et obtenez un meilleur gâteau.



LES MÉLANGES À GÂTEAU ROBIN HOOD SONT DE BEAUCOUP LES PLUS EN DEMANDE AU CANADA.

P.S. Pour de délicieuses recettes utilisant une variété de mélanges, écrivez à Rita Morin, Département HR, Cuisier Patent 190, Montréal.



M. J.-O. HOULE, d.c., trésorier du Collège des chiropraticiens de la province de Québec et président de la semaine du Bon Maintien 1956, du 1^{er} au 7 mai prochain. M. Houle est l'instigateur du concours ouvert à tous les écoliers et écolières de la province et pour les 12 premiers gagnants dont les noms seront dévoilés après le 24 juin, il y aura \$250 en prix.

Annonces classifiées

A VENDRE : Poêle en fonte, tout blanc, pouvant chauffer au bois ou à l'huile. En parfaite condition. S'adresser par téléphone à PL 2-5276. 10 mai.

A VENDRE : Une automobile Mercury (Hard Top), démonstrateur. Millage : 3,000 milles. Equipement au complet. S'adresser par téléphone à PL 2-5058 ou PL 2-5658. jno

ATTENTION! Intéressée dans carrière payante? Devenez représentante Doraldina. Produits réputés. Peu de capital requis. Cours gratuit de conseillère en beauté. DORALDINA COSMETICS -- Station T -- Dépt. 38, Montréal. 26 avril.

A VENDRE : A bonnes conditions, un frigidaire neuf pieds, "Léonard", et un poêle électrique "Gurney" 42 pouces. Usagés mais en bon état. S'adresser à Téléphone PL 2-5116. 3-5 P

VENDEURS : Vendeurs Familiaux demandés pour vente à domicile. Bon territoire en ville. S'adresser à LOUIS BLANCHET, 123, rue St-Jean-Baptiste, Tél. PL 2-5424, Victoriaville. 26 avril.

A VENDRE : Résidence d'été. Jeu de tennis. Lots à bâtir, situés aux Trois-Rivières, près d'Asbestos comprenant deux chalets meublés et deux terrains de 50 par 130 pieds, voisin de la chapelle. C'est l'un des plus beaux sites du lac. S'adresser à EUGENE ALLAIRE, 524 rue Mondor, St-Hyacinthe, P.Q. Tél. PR 4-5965. 26-4

A VENDRE : Propriété, rue Albert à Victoriaville, comprenant trois logements avec plancher de bois franc. Chauffage à l'huile et automatique avec radiateur. Terrain 46 x 185. S'adresser à Mme B.L. PICHE-GUILBERT, 1580, rue St-Olivier, Trois-Rivières, Tél. FE 5-2364. 19 avril.

AUX DAMES disposant de loisirs; intéressants revenus. Vender cosmétiques Doraldina. Ligne garantie. Haute commission. Aucune expérience requise. DORALDINA COSMETICS -- Station T -- Dépt. 37 -- Montréal. 19 Av.

ROUTE A PLEIN TEMPS Watkins maintenant disponible dans Nicolet. Plus de 1000 clientes à servir. Excellente opportunité pour le bon homme. Rien à investir. Revenus moyens de \$2,00 de l'heure. Faites application en écrivant à M. F. GRANGER, 350 St. Roch, Montréal. Av. 5

A VENDRE : A Daveluyville, manufacture de portes et châssis, 50 x 70, avec la machinerie plus chaudière pour 15,000 pieds de bois -- Deux maisons de 7 pièces chacune. -- 27 terrains de 150 x 60. S'adresser à WILFRID ROYER, Daveluyville, Cté Arthabaska. 17 nov. j.n.o.

LOGEMENT A LOUER : S'adresser à 60 est, rue Notre-Dame, Victoriaville. J.N.O.

A LOUER : Un logement de quatre pièces, avec chambre de bain complète. Libre immédiatement. S'adresser à : 20B rue St-Antoine, Victoriaville. 19 avril

VENTE EXPRESSE : Clavigraphes Remington, Royal, Underwood Smith. Standard reconditionnés. Prix réguliers, \$79.50, réduits à \$39.50. Aussi nouveaux clavigraphes portatifs, avec caisse, réduits à \$59.50; machines à additionner, additionne jusqu'à \$99,999.99, seulement \$19.95. Toutes ces machines sont complètement garanties. Dépot de \$5.00 et la balance payable C.O.D. Expédition immédiate. CROWN, 1011 Bleury, Montréal, P.Q.

DEMANDE : Demandez notre catalogue illustré et notre plan de vente. Faites-vous de \$20.00 à \$40.00 par semaine en travaillant quelques heures par jour. Aucune expérience requise. Ecrire à : Casier Postal F, Station C, Montréal. 19 avril.

Scagram's V.O. Scagram's Golden Gin

Servez Scagram en toute confiance

Scagram's "83"

Buvez aux repas l'eau préparée avec

LITHINÉS du Dr GUSTIN

Pétillante ● Alcaline ● Digestive

BOISSON DELICIEUSE -- Recommandée pour la préparation d'une eau de régime, pour les personnes atteintes de rhumatismes, d'affections du foie -- des reins -- de l'estomac et de l'intestin. -- Un sachet par bouteille d'un litre d'eau froide -- bien boucher. -- Pouvant être buo dans le courant de la journée.

Les Lithinés du Dr Gustin

IMPORTES DE FRANCE REFUSEZ TOUTES IMITATIONS

CHASSIS-DOUBLES A VENDRE

Six châssis-doubles, en deux parties, mesurant chacune 33' x 33', avec une grande vitre au bas, et trois vitres dans le haut. Crochets pour installation. Pourraient aussi être utilisés pour véranda ou chalets. S'adresser à

369 EST NOTRE-DAME Victoriaville

Machine à coudre "Singer"

En excellentes conditions. Modèle ancien. A vendre à très bas prix. S'adresser à :

369 est, rue Notre-Dame, VICTORIOVILLE

DAME EN ROSE A LA MENTHE

Un breuvage onctueux couleur d'aurore. On le sert avec une cerise ou du bonbon à la menthe écrasée.

LE GAGNANT DU TROPHÉE CALDER MEMORIAL

Montréal — Glenn Hall, le gardien de buts des Red Wings de Détroit, a été choisi comme la meilleure recrue dans la ligue Nationale de hockey pour la saison 1955-56. Hall, qui est âgé de 24 ans, a reçu 99 points sur un total possible de 180 pour l'emporter facilement sur Andy Heberton des Rangers de New York et Henri Richard des Canadiens de Montréal qui ont fini respectivement deuxième et troisième dans le scrutin. Heberton reçut 64 points et Richard, 63.

En remportant le trophée Calder Memorial, qui est présenté annuellement "au joueur choisi comme le meilleur dans sa première année de compétition dans la ligue Nationale de hockey", Hall a aussi reçu un chèque de \$1,000 de la L.N.H.

Hall suit ainsi les traces de Terry Sawchuk, le joueur qu'il a remplacé dans les filets des Red Wings, puisque Sawchuk remporta aussi le trophée Calder Memorial à sa première saison avec le Détroit. Hall est le septième gardien de buts à être choisi la meilleure recrue de la ligue. Les autres recrues, à part Sawchuk, sont Lorne Worsley, Jack Géli-neau, Frank McCool, Frank Brimsek et Mike Karakas.

Le brillant Hall a été dans l'organisation des Red Wings pendant plusieurs années et est un produit du système de fermes du Détroit. Né à Humbolt, Sask., le 3 octobre, 1931, Hall devint professionnel avec les Caps d'Indianapolis de la ligue Américaine en 1951-52. Il passa les saisons de 1952-53 et 1953-54 avec les Flyers d'Edmonton de la ligue Western et il brilla durant tout son temps avec ce club. Son dernier club amateur fut celui des Spitfires Juniors de Windsor, Ont.

Hall a connu une très bonne saison. En plus de gagner le trophée Calder Memorial il a aussi été choisi au poste de gardien de buts de la deuxième équipe d'étoiles. Rares ont été les recrues qui, dans le passé, ont été choisies

Claude Provost, Canadiens, 1. Hall a fait mieux que tous les autres recrues dans la ligue Nationale de hockey pour les blanchissages durant la saison 1955-56. Il blanchit l'adversaire en pas moins de 12 occasions. Ceci égale le record du Détroit détenu par Terry Sawchuk. En 70 parties Hall a alloué 148 buts contre lui, soit une moyenne de 2.11.

En remplaçant Terry Sawchuk dans les filets du Détroit, Hall avait une lourde tâche. Plusieurs croyaient qu'il ne pourrait chausser les patins du fameux monsieur Sawchuk. Jouant avec l'assurance d'un vétéran de 10 saisons, Hall fut excellent dès le début. Son jeu continua à s'améliorer au cours de la saison et il joua un rôle important dans la conquête de la deuxième place par le Détroit.

Le scrutin pour le trophée Calder Memorial a eu lieu avant le début des séries de la coupe Stanley. Le vote est pour la saison régulière seulement et ne comprend pas les séries.

PLUS D'EDUCATION, MOINS DE SANCTIONS

Quand les gouvernements prendront vraiment la peine d'étudier de façon positive le problème de la circulation et du stationnement, on commencera à avoir l'espoir que, dans un avenir plus ou moins rapproché, on pourra espérer des améliorations sensibles.

Ceci ne veut pas dire que rien ne se fait, mais nous avons l'impression, au Club Automobile Québec, que les méthodes employées jusqu'ici ne sont pas de celles qui peuvent nous obtenir les résultats les plus rapides.

Le Club Automobile ne pose pas comme expert en circulation, mais il croit représenter l'automobiliste individuel que l'on se propose trop souvent d'éliminer des rues. Il croit se faire le porte-parole de celui à qui l'on ne veut pas priver de ses endroits de stationnement et contre lequel on s'efforce d'appliquer les règlements et d'augmenter sans cesse les amendes et les sanctions.

Le Club Automobile se fait l'ange-gardien du propriétaire d'automobile, qui paie les taxes, qui supporte les départements de Police, les experts et les ingénieurs qui construisent les routes sur lesquelles il circule, le citoyen qui fournit le capital pour la voirie et qui, en plus, paie les amendes, subit les retards de circulation, le coût élevé de la livraison causé par la lenteur du trafic.

Le Club se demande, en conséquence, pourquoi les pouvoirs publics ne consultent-ils pas les intéressés avant de prendre la résolu-

tion d'augmenter les amendes, de renforcer les sanctions, d'employer de façon positive le problème de la circulation et du stationnement, on commencera à avoir l'espoir que, dans un avenir plus ou moins rapproché, on pourra espérer des améliorations sensibles.

Ceci ne veut pas dire que rien ne se fait, mais nous avons l'impression, au Club Automobile Québec, que les méthodes employées jusqu'ici ne sont pas de celles qui peuvent nous obtenir les résultats les plus rapides.

Le Club Automobile ne pose pas comme expert en circulation, mais il croit représenter l'automobiliste individuel que l'on se propose trop souvent d'éliminer des rues. Il croit se faire le porte-parole de celui à qui l'on ne veut pas priver de ses endroits de stationnement et contre lequel on s'efforce d'appliquer les règlements et d'augmenter sans cesse les amendes et les sanctions.

Le Club Automobile se fait l'ange-gardien du propriétaire d'automobile, qui paie les taxes, qui supporte les départements de Police, les experts et les ingénieurs qui construisent les routes sur lesquelles il circule, le citoyen qui fournit le capital pour la voirie et qui, en plus, paie les amendes, subit les retards de circulation, le coût élevé de la livraison causé par la lenteur du trafic.

Le Club se demande, en conséquence, pourquoi les pouvoirs publics ne consultent-ils pas les intéressés avant de prendre la résolu-

Les plus hautes performances dans sa catégorie

... avec son moteur V-8 (de 173 CV à 225 CV)



LA VICTORIA TUDOR

La Ford "56" est pourvue du meilleur de tous les moteurs V-8... celui qui bat tous les records de vente et qui, traditionnellement, accomplit les performances les plus remarquables.

Ces performances vous sont maintenant offertes dans un nouveau choix de moteurs développant de 173 CV à 225 CV! Ford vous offre aussi, dans tous les modèles Mainline et Customline ainsi que dans certaines wagonnettes, son fameux 6-cyl. à bloc en I qui, tout en économisant l'essence, est doué de la souplesse et de la vivacité incomparables des moteurs à bloc profond.

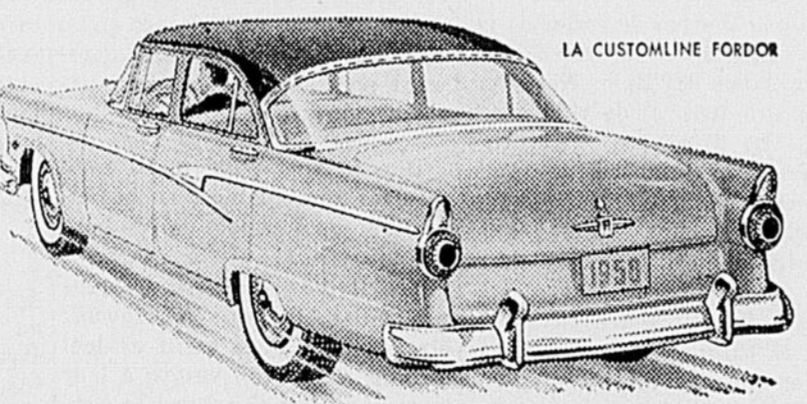
Dans une Ford V-8 ou 6-cyl., la fameuse transmission Fordomatic vous permet de conduire sans aucune fatigue, tout en gardant une parfaite maîtrise du moteur le plus fougueux et le plus docile qui soit.

La FORD V-8

modèle d'élégance

... avec ses lignes racées inspirées de la Thunderbird

Quel que soit l'angle sous lequel vous la regardez, vous retrouverez dans chaque détail de la Ford "56", l'empreinte de la Thunderbird. Elle a cette même silhouette gracieuse, longue et basse qui annonce la voiture de l'avenir! Les garnitures et les capitonnages de ses spacieux intérieurs sont supérieurement élégants, pratiques et durables. A l'intérieur comme à l'extérieur, La Ford "56" est la digne héritière de la Thunderbird.



LA CUSTOMLINE FORDOR

Maximum de protection grâce au concept de sécurité

La Ford vous donne cette parfaite tranquillité d'esprit que procure la sécurité; elle est équipée d'un volant de sécurité, de loquets de sûreté aux portières et (moyennant un léger supplément) de ceintures de sécurité ainsi que d'un rembourrage du tableau de bord et des pare-séuil. Votre Ford peut être munie des dispositifs automatiques les plus modernes, qui ajoutent encore à la sécurité et à la facilité de conduite: servo-direction et servo-freins, siège auto-réglable et fenêtres à commande électrique. Supérieure par les performances, l'élégance et la sécurité... il n'y a rien d'étonnant à ce que la Ford vende plus à l'achat et plus à la revente!



LA VICTORIA FORDOR

VEZ VOIR, ESSAYER ET COMPARER LA FORD CHEZ VOTRE VENDEUR FORD-MONARCH

Rolland Lemire rue St-Jean-Baptiste Nicolet

LES MEILLEURS AUTOS ET CAMIONS USAGÉS SE RECONNAISSENT A CES SYMBOLES

place entre ses mains?

On fait trop peu pour corriger les mauvaises habitudes actuelles d'un certain nombre de conducteurs et pour leur en inculquer de meilleures; on se préoccupe moins de l'être au volant, qui est responsable de la marche de l'auto, que de la qualité de la peinture du véhicule. Aucune analyse scientifique n'est faite sur une échelle proportionnée pour connaître et apprécier les réflexes et la capacité maximum du conducteur moyen.

Si nous ne sommes pas meilleurs conducteurs, c'est que l'on n'a jamais rien fait de pratique pour nous améliorer. Nous ne violons pas les lois parce que nous sommes méchants, mais parce qu'elles sont trop compliquées et trop variées pour que l'on puisse les apprendre toutes et les respecter.

D'une municipalité à l'autre, d'une province à l'autre, il se trouve une variété de règlements si déraisonnables et si stupides qu'on n'essaie même pas de tous les faire observer. Ceci n'est pas de nature à habituer les chauffeurs à les respecter. Par exemple il y a quantité d'endroits où on limite la vitesse à 20 milles ou 30 milles à l'heure, alors que l'on sait fort bien que tous les automobilistes peuvent y circuler en sécurité à 40 milles ou plus. Pourquoi ces restrictions déraisonnables? L'expérience démontre que quand les limites, comme les autres règlements, sont raisonnables, la plupart des conducteurs s'y conforment.

Une autre mesure propre à exciter le mépris des règlements, c'est la multiplication inutile des signaux lumineux à des intersections où la circulation dans les deux artères ne le justifie pas.

On se sert trop fréquemment d'affiches annonçant que la circulation est contrôlée par un système de radar, quand, en fait, elle ne l'est pas. Par toutes ces tracasseries, et bien d'autres, on risque de créer la mentalité que les routes appartiennent aux automobilistes et qu'en conséquence ils peuvent s'en servir comme il leur plaît.

Comment l'automobiliste peut-il se convaincre que les lois et règlements sont faits pour le protéger? Ne serait-il pas plus logique de simplifier et de réformer notre Code de la route pour le rendre plus applicable?

Nous avons l'impression que le problème de la circulation est envisagé (quand il l'est) de façon négative. On semble vouloir nous faire comprendre que l'on veut surtout notre disparition des rues et des routes, pour ne pas avoir le problème de la circulation et du stationnement; autrement dit, on veut "faire mourir le patient pour ne pas avoir à le guérir". Imaginons la réaction du public si on annonçait que la science médicale a décidé de faire mourir les patients affectés de certaines maladies. L'attitude que l'on voudrait prendre au sujet de l'automobile ressemble étrangement à cela, puisqu'on nous dit que pour décongestionner les rues et pour nous passer de terrains de stationnement, on n'a qu'à laisser nos autos chez nous, ou plutôt, de n'en point avoir.

Il doit y avoir quelqu'un, parmi ceux qui sont en autorité, pour admettre que s'il n'y avait pas de congestion dans les rues de la ville, c'est qu'il n'y aurait pas de ville, ou une ville morte. Le trafic, c'est le sang qui circule dans les artères d'une agglomération et qui lui donne sa vie; sans cela, la propriété se dévalorise et les industries s'en vont ailleurs.

Il faut se rendre compte que l'automobile est ici pour y demeurer, quoi que l'on fasse pour l'en empêcher, et cela tant qu'elle ne sera pas remplacée par un autre mode de transport; et que c'est elle, en définitive, qui contribue, pour une large part, au progrès de notre siècle.

Si nous ne sommes pas meilleurs conducteurs, c'est que l'on n'a jamais rien fait de pratique pour nous améliorer. Nous ne violons pas les lois parce que nous sommes méchants, mais parce qu'elles sont trop compliquées et trop variées pour que l'on puisse les apprendre toutes et les respecter.

D'une municipalité à l'autre, d'une province à l'autre, il se trouve une variété de règlements si déraisonnables et si stupides qu'on n'essaie même pas de tous les faire observer. Ceci n'est pas de nature à habituer les chauffeurs à les respecter. Par exemple il y a quantité d'endroits où on limite la vitesse à 20 milles ou 30 milles à l'heure, alors que l'on sait fort bien que tous les automobilistes peuvent y circuler en sécurité à 40 milles ou plus. Pourquoi ces restrictions déraisonnables? L'expérience démontre que quand les limites, comme les autres règlements, sont raisonnables, la plupart des conducteurs s'y conforment.

Une autre mesure propre à exciter le mépris des règlements, c'est la multiplication inutile des signaux lumineux à des intersections où la circulation dans les deux artères ne le justifie pas.

On se sert trop fréquemment d'affiches annonçant que la circulation est contrôlée par un système de radar, quand, en fait, elle ne l'est pas. Par toutes ces tracasseries, et bien d'autres, on risque de créer la mentalité que les routes appartiennent aux automobilistes et qu'en conséquence ils peuvent s'en servir comme il leur plaît.

Comment l'automobiliste peut-il se convaincre que les lois et règlements sont faits pour le protéger? Ne serait-il pas plus logique de simplifier et de réformer notre Code de la route pour le rendre plus applicable?

Nous avons l'impression que le problème de la circulation est envisagé (quand il l'est) de façon négative. On semble vouloir nous faire comprendre que l'on veut surtout notre disparition des rues et des routes, pour ne pas avoir le problème de la circulation et du stationnement; autrement dit, on veut "faire mourir le patient pour ne pas avoir à le guérir". Imaginons la réaction du public si on annonçait que la science médicale a décidé de faire mourir les patients affectés de certaines maladies. L'attitude que l'on voudrait prendre au sujet de l'automobile ressemble étrangement à cela, puisqu'on nous dit que pour décongestionner les rues et pour nous passer de terrains de stationnement, on n'a qu'à laisser nos autos chez nous, ou plutôt, de n'en point avoir.

Il doit y avoir quelqu'un, parmi ceux qui sont en autorité, pour admettre que s'il n'y avait pas de congestion dans les rues de la ville, c'est qu'il n'y aurait pas de ville, ou une ville morte. Le trafic, c'est le sang qui circule dans les artères d'une agglomération et qui lui donne sa vie; sans cela, la propriété se dévalorise et les industries s'en vont ailleurs.

Il faut se rendre compte que l'automobile est ici pour y demeurer, quoi que l'on fasse pour l'en empêcher, et cela tant qu'elle ne sera pas remplacée par un autre mode de transport; et que c'est elle, en définitive, qui contribue, pour une large part, au progrès de notre siècle.

Si nous ne sommes pas meilleurs conducteurs, c'est que l'on n'a jamais rien fait de pratique pour nous améliorer. Nous ne violons pas les lois parce que nous sommes méchants, mais parce qu'elles sont trop compliquées et trop variées pour que l'on puisse les apprendre toutes et les respecter.

D'une municipalité à l'autre, d'une province à l'autre, il se trouve une variété de règlements si déraisonnables et si stupides qu'on n'essaie même pas de tous les faire observer. Ceci n'est pas de nature à habituer les chauffeurs à les respecter. Par exemple il y a quantité d'endroits où on limite la vitesse à 20 milles ou 30 milles à l'heure, alors que l'on sait fort bien que tous les automobilistes peuvent y circuler en sécurité à 40 milles ou plus. Pourquoi ces restrictions déraisonnables? L'expérience démontre que quand les limites, comme les autres règlements, sont raisonnables, la plupart des conducteurs s'y conforment.

Une autre mesure propre à exciter le mépris des règlements, c'est la multiplication inutile des signaux lumineux à des intersections où la circulation dans les deux artères ne le justifie pas.

On se sert trop fréquemment d'affiches annonçant que la circulation est contrôlée par un système de radar, quand, en fait, elle ne l'est pas. Par toutes ces tracasseries, et bien d'autres, on risque de créer la mentalité que les routes appartiennent aux automobilistes et qu'en conséquence ils peuvent s'en servir comme il leur plaît.

Comment l'automobiliste peut-il se convaincre que les lois et règlements sont faits pour le protéger? Ne serait-il pas plus logique de simplifier et de réformer notre Code de la route pour le rendre plus applicable?

Nous avons l'impression que le problème de la circulation est envisagé (quand il l'est) de façon négative. On semble vouloir nous faire comprendre que l'on veut surtout notre disparition des rues et des routes, pour ne pas avoir le problème de la circulation et du stationnement; autrement dit, on veut "faire mourir le patient pour ne pas avoir à le guérir". Imaginons la réaction du public si on annonçait que la science médicale a décidé de faire mourir les patients affectés de certaines maladies. L'attitude que l'on voudrait prendre au sujet de l'automobile ressemble étrangement à cela, puisqu'on nous dit que pour décongestionner les rues et pour nous passer de terrains de stationnement, on n'a qu'à laisser nos autos chez nous, ou plutôt, de n'en point avoir.

Il doit y avoir quelqu'un, parmi ceux qui sont en autorité, pour admettre que s'il n'y avait pas de congestion dans les rues de la ville, c'est qu'il n'y aurait pas de ville, ou une ville morte. Le trafic, c'est le sang qui circule dans les artères d'une agglomération et qui lui donne sa vie; sans cela, la propriété se dévalorise et les industries s'en vont ailleurs.

Il faut se rendre compte que l'automobile est ici pour y demeurer, quoi que l'on fasse pour l'en empêcher, et cela tant qu'elle ne sera pas remplacée par un autre mode de transport; et que c'est elle, en définitive, qui contribue, pour une large part, au progrès de notre siècle.

Si nous ne sommes pas meilleurs conducteurs, c'est que l'on n'a jamais rien fait de pratique pour nous améliorer. Nous ne violons pas les lois parce que nous sommes méchants, mais parce qu'elles sont trop compliquées et trop variées pour que l'on puisse les apprendre toutes et les respecter.

D'une municipalité à l'autre, d'une province à l'autre, il se trouve une variété de règlements si déraisonnables et si stupides qu'on n'essaie même pas de tous les faire observer. Ceci n'est pas de nature à habituer les chauffeurs à les respecter. Par exemple il y a quantité d'endroits où on limite la vitesse à 20 milles ou 30 milles à l'heure, alors que l'on sait fort bien que tous les automobilistes peuvent y circuler en sécurité à 40 milles ou plus. Pourquoi ces restrictions déraisonnables? L'expérience démontre que quand les limites, comme les autres règlements, sont raisonnables, la plupart des conducteurs s'y conforment.

Une autre mesure propre à exciter le mépris des règlements, c'est la multiplication inutile des signaux lumineux à des intersections où la circulation dans les deux artères ne le justifie pas.

On se sert trop fréquemment d'affiches annonçant que la circulation est contrôlée par un système de radar, quand, en fait, elle ne l'est pas. Par toutes ces tracasseries, et bien d'autres, on risque de créer la mentalité que les routes appartiennent aux automobilistes et qu'en conséquence ils peuvent s'en servir comme il leur plaît.

Comment l'automobiliste peut-il se convaincre que les lois et règlements sont faits pour le protéger? Ne serait-il pas plus logique de simplifier et de réformer notre Code de la route pour le rendre plus applicable?

Nous avons l'impression que le problème de la circulation est envisagé (quand il l'est) de façon négative. On semble vouloir nous faire comprendre que l'on veut surtout notre disparition des rues et des routes, pour ne pas avoir le problème de la circulation et du stationnement; autrement dit, on veut "faire mourir le patient pour ne pas avoir à le guérir". Imaginons la réaction du public si on annonçait que la science médicale a décidé de faire mourir les patients affectés de certaines maladies. L'attitude que l'on voudrait prendre au sujet de l'automobile ressemble étrangement à cela, puisqu'on nous dit que pour décongestionner les rues et pour nous passer de terrains de stationnement, on n'a qu'à laisser nos autos chez nous, ou plutôt, de n'en point avoir.

Il doit y avoir quelqu'un, parmi ceux qui sont en autorité, pour admettre que s'il n'y avait pas de congestion dans les rues de la ville, c'est qu'il n'y aurait pas de ville, ou une ville morte. Le trafic, c'est le sang qui circule dans les artères d'une agglomération et qui lui donne sa vie; sans cela, la propriété se dévalorise et les industries s'en vont ailleurs.

Il faut se rendre compte que l'automobile est ici pour y demeurer, quoi que l'on fasse pour l'en empêcher, et cela tant qu'elle ne sera pas remplacée par un autre mode de transport; et que c'est elle, en définitive, qui contribue, pour une large part, au progrès de notre siècle.

Si nous ne sommes pas meilleurs conducteurs, c'est que l'on n'a jamais rien fait de pratique pour nous améliorer. Nous ne violons pas les lois parce que nous sommes méchants, mais parce qu'elles sont trop compliquées et trop variées pour que l'on puisse les apprendre toutes et les respecter.

D'une municipalité à l'autre, d'une province à l'autre, il se trouve une variété de règlements si déraisonnables et si stupides qu'on n'essaie même pas de tous les faire observer. Ceci n'est pas de nature à habituer les chauffeurs à les respecter. Par exemple il y a quantité d'endroits où on limite la vitesse à 20 milles ou 30 milles à l'heure, alors que l'on sait fort bien que tous les automobilistes peuvent y circuler en sécurité à 40 milles ou plus. Pourquoi ces restrictions déraisonnables? L'expérience démontre que quand les limites, comme les autres règlements, sont raisonnables, la plupart des conducteurs s'y conforment.

Une autre mesure propre à exciter le mépris des règlements, c'est la multiplication inutile des signaux lumineux à des intersections où la circulation dans les deux artères ne le justifie pas.

On se sert trop fréquemment d'affiches annonçant que la circulation est contrôlée par un système de radar, quand, en fait, elle ne l'est pas. Par toutes ces tracasseries, et bien d'autres, on risque de créer la mentalité que les routes appartiennent aux automobilistes et qu'en conséquence ils peuvent s'en servir comme il leur plaît.

Comment l'automobiliste peut-il se convaincre que les lois et règlements sont faits pour le protéger? Ne serait-il pas plus logique de simplifier et de réformer notre Code de la route pour le rendre plus applicable?

Nous avons l'impression que le problème de la circulation est envisagé (quand il l'est) de façon négative. On semble vouloir nous faire comprendre que l'on veut surtout notre disparition des rues et des routes, pour ne pas avoir le problème de la circulation et du stationnement; autrement dit, on veut "faire mourir le patient pour ne pas avoir à le guérir". Imaginons la réaction du public si on annonçait que la science médicale a décidé de faire mourir les patients affectés de certaines maladies. L'attitude que l'on voudrait prendre au sujet de l'automobile ressemble étrangement à cela, puisqu'on nous dit que pour décongestionner les rues et pour nous passer de terrains de stationnement, on n'a qu'à laisser nos autos chez nous, ou plutôt, de n'en point avoir.

Il doit y avoir quelqu'un, parmi ceux qui sont en autorité, pour admettre que s'il n'y avait pas de congestion dans les rues de la ville, c'est qu'il n'y aurait pas de ville, ou une ville morte. Le trafic, c'est le sang qui circule dans les artères d'une agglomération et qui lui donne sa vie; sans cela, la propriété se dévalorise et les industries s'en vont ailleurs.

Il faut se rendre compte que l'automobile est ici pour y demeurer, quoi que l'on fasse pour l'en empêcher, et cela tant qu'elle ne sera pas remplacée par un autre mode de transport; et que c'est elle, en définitive, qui contribue, pour une large part, au progrès de notre siècle.

Si nous ne sommes pas meilleurs conducteurs, c'est que l'on n'a jamais rien fait de pratique pour nous améliorer. Nous ne violons pas les lois parce que nous sommes méchants, mais parce qu'elles sont trop compliquées et trop variées pour que l'on puisse les apprendre toutes et les respecter.

D'une municipalité à l'autre, d'une province à l'autre, il se trouve une variété de règlements si déraisonnables et si stupides qu'on n'essaie même pas de tous les faire observer. Ceci n'est pas de nature à habituer les chauffeurs à les respecter. Par exemple il y a quantité d'endroits où on limite la vitesse à 20 milles ou 30 milles à l'heure, alors que l'on sait fort bien que tous les automobilistes peuvent y circuler en sécurité à 40 milles ou plus. Pourquoi ces restrictions déraisonnables? L'expérience démontre que quand les limites, comme les autres règlements, sont raisonnables, la plupart des conducteurs s'y conforment.

Une autre mesure propre à exciter le mépris des règlements, c'est la multiplication inutile des signaux lumineux à des intersections où la circulation dans les deux artères ne le justifie pas.

On se sert trop fréquemment d'affiches annonçant que la circulation est contrôlée par un système de radar, quand, en fait, elle ne l'est pas. Par toutes ces tracasseries, et bien d'autres, on risque de créer la mentalité que les routes appartiennent aux automobilistes et qu'en conséquence ils peuvent s'en servir comme il leur plaît.

Comment l'automobiliste peut-il se convaincre que les lois et règlements sont faits pour le protéger? Ne serait-il pas plus logique de simplifier et de réformer notre Code de la route pour le rendre plus applicable?

Nous avons l'impression que le problème de la circulation est envisagé (quand il l'est) de façon négative. On semble vouloir nous faire comprendre que l'on veut surtout notre disparition des rues et des routes, pour ne pas avoir le problème de la circulation et du stationnement; autrement dit, on veut "faire mourir le patient pour ne pas avoir à le guérir". Imaginons la réaction du public si on annonçait que la science médicale a décidé de faire mourir les patients affectés de certaines maladies. L'attitude que l'on voudrait prendre au sujet de l'automobile ressemble étrangement à cela, puisqu'on nous dit que pour décongestionner les rues et pour nous passer de terrains de stationnement, on n'a qu'à laisser nos autos chez nous, ou plutôt, de n'en point avoir.

Il doit y avoir quelqu'un, parmi ceux qui sont en autorité, pour admettre que s'il n'y avait pas de congestion dans les rues de la ville, c'est qu'il n'y aurait pas de ville, ou une ville morte. Le trafic, c'est le sang qui circule dans les artères d'une agglomération et qui lui donne sa vie; sans cela, la propriété se dévalorise et les industries s'en vont ailleurs.

Il faut se rendre compte que l'automobile est ici pour y demeurer, quoi que l'on fasse pour l'en empêcher, et cela tant qu'elle ne sera pas remplacée par un autre mode de transport; et que c'est elle, en définitive, qui contribue, pour une large part, au progrès de notre siècle.

Si nous ne sommes pas meilleurs conducteurs, c'est que l'on n'a jamais rien fait de pratique pour nous améliorer. Nous ne violons pas les lois parce que nous sommes méchants, mais parce qu'elles sont trop compliquées et trop variées pour que l'on puisse les apprendre toutes et les respecter.

D'une municipalité à l'autre, d'une province à l'autre, il se trouve une variété de règlements si déraisonnables et si stupides qu'on n'essaie même pas de tous les faire observer. Ceci n'est pas de nature à habituer les chauffeurs à les respecter. Par exemple il y a quantité d'endroits où on limite la vitesse à 20 milles ou 30 milles à l'heure, alors que l'on sait fort bien que tous les automobilistes peuvent y circuler en sécurité à 40 milles ou plus. Pourquoi ces restrictions déraisonnables? L'expérience démontre que quand les limites, comme les autres règlements, sont raisonnables, la plupart des conducteurs s'y conforment.

Une autre mesure propre à exciter le mépris des règlements, c'est la multiplication inutile des signaux lumineux à des intersections où la circulation dans les deux artères ne le justifie pas.

On se sert trop fréquemment d'affiches annonçant que la circulation est contrôlée par un système de radar, quand, en fait, elle ne l'est pas. Par toutes ces tracasseries, et bien d'autres, on risque de créer la mentalité que les routes appartiennent aux automobilistes et qu'en conséquence ils peuvent s'en servir comme il leur plaît.

Comment l'automobiliste peut-il se convaincre que les lois et règlements sont faits pour le protéger? Ne serait-il pas plus logique de simplifier et de réformer notre Code de la route pour le rendre plus applicable?

Nous avons l'impression que le problème de la circulation est envisagé (quand il l'est) de façon négative. On semble vouloir nous faire comprendre que l'on veut surtout notre disparition des rues et des routes, pour ne pas avoir le problème de la circulation et du stationnement; autrement dit, on veut "faire mourir le patient pour ne pas avoir à le guérir". Imaginons la réaction du public si on annonçait que la science médicale a décidé de faire mourir les patients affectés de certaines maladies. L'attitude que l'on voudrait prendre au sujet de l'automobile ressemble étrangement à cela, puisqu'on nous dit que pour décongestionner les rues et pour nous passer de terrains de stationnement, on n'a qu'à laisser nos autos chez nous, ou plutôt, de n'en point avoir.

Il doit y avoir quelqu'un, parmi ceux qui sont en autorité, pour admettre que s'il n'y avait pas de congestion dans les rues de la ville, c'est qu'il n'y aurait pas de ville, ou une ville morte. Le trafic, c'est le sang qui circule dans les artères d'une agglomération et qui lui donne sa vie; sans cela, la propriété se dévalorise et les industries s'en vont ailleurs.

Il faut se rendre compte que l'automobile est ici pour y demeurer, quoi que l'on fasse pour l'en empêcher, et cela tant qu'elle ne sera pas remplacée par un autre mode de transport; et que c'est elle, en définitive, qui contribue, pour une large part, au progrès de notre siècle.

PROGRAMME DU FESTIVAL DE SHERBROOKE

Auditorium St-Charles

du 14 au 19 mai 1956

Lundi, le 14 mai à 8 h.30 "Les Fourberies de Scapin" de Molière par Le Cercle Molière, St-Boniface, Manitoba. — Direction: Mme Pauline Boutal.

Tuesday, May 15th, at 8:30 p.m. "Darkness at Noon" by Sydney Kingsley. — The Vancouver Little Theater Association, — Vancouver. — Direction: Ian Thorne.

Wednesday, May 16th, 2:30 p.m. "Angel Street" by Patrick Hamilton. — The Little Theater Guild of Charlottetown, P.E.I. — Direction: Mrs W. E. Scantlebury.

Wednesday, May 16th, 8:30 p.m. "Mrs McThing" by Elen Chase. — The London Little Theater, London, Ontario. — Direction: Charles Brown.

Thursday, May 17th, 8:30 p.m. "Teach Me How To Cry" by Patricia Joudry. — University Alumnae Dramatic Club, Toronto, Ontario. — A Canadian Play directed by Leon Major.

Friday, May 18th, 8:30 p.m. "The River Line" by Charles Morgan. — Calgary Workshop 14 Associated, Calgary, Alberta. — Direction: Miss Betty Mitchell.

Saturday, May 19th "The Importance of Being Earnest" by Oscar Wilde. — Ottawa Little Theatre Inc., Ottawa, Ontario. — Direction: Michael Meiklejohn.

Samedi, 19 mai, à 8 h.30 "Les Insolites" de Jacques Languirand. — La Compagnie de Montréal — Montréal, Québec. — Une pièce canadienne dirigée par Guy L'Ecuyer.

Adjudicatrice: eMme Françoise Rosay, de la Comédie Française. Billets: \$2.50 -- \$2.00 -- \$1.50. Séries: \$18.00 -- \$14.40 -- \$10.80. Tickets: \$2.50 -- \$2.00 -- \$1.50. Series: \$19.00 -- \$14.40 -- \$10.80. P.O. Box 235 or Phone LO 9-2818. Case Postale 235 ou Appelez LO 9-2818.

AVIS AUX CITOYENS DE NICOLET ET DES ENVIRONS

Toute personne qui, par hasard, trouverait un obus ou une bombe non éclatée dans le périmètre du Champ d'Essai du Service d'Inspection de la Défense Nationale, à Nicolet, ne doit, en aucune façon y toucher ou remuer car il peut présenter un danger pour la vie. L'endroit où l'obus ou la bombe a été trouvée doit être marqué et la personne doit rapporter le fait immédiatement aux personnes suivantes:

L'Officier en charge du Terrain d'Essai à Nicolet, téléphone, Nicolet 700 ou, au Chef de Police de Nicolet".

Si nos moyens étaient illimités, nous n'aurions pas ce problème; nous construirions des stationnements partout où c'est nécessaire et nous ferions aux routes les élargissements et les améliorations qui s'imposent.

Mais nos moyens sont limités et nous devons obtenir le maximum avec les ressources à notre disposition et ne pas faire mourir le patient.

On prend une attitude toute différente. On semble dire à l'automobiliste: "Tu es coupable; nous allons t'imposer de plus fortes et plus nombreuses amendes pour te décourager et te faire disparaître des rues". C'est une façon peu honorable de faire semblant de s'occuper de régler un problème.

Il n'y a pas de lois ni règlements qui feront disparaître les automobiles de la circulation; elles sont ici pour rester, et ce serait dommage qu'elles cessent de fonctionner. Imaginez une grève générale de l'automobile et du camion pendant huit jours; nous serions tous réduits à la famine et les affaires tomberaient dans le marasme.

Non! Il faut plutôt envisager le problème en face, et ça presse! s'entourer des compétences nécessaires et mettre à exécution les réformes qui s'imposent.

En somme, le Club Automobile ne demande qu'une étude sérieuse du problème de la circulation; plus d'éducation à ceux qui le constituent et moins de sanctions et d'amendes fantaisistes, qui ne font que garnir les caisses de ceux qui les imposent, sans apporter de remède au mal qui nous ronge.

Si nos moyens étaient illimités, nous n'aurions pas ce problème; nous construirions des stationnements partout où c'est nécessaire et nous ferions aux routes les élargissements et les améliorations qui s'imposent.

Mais nos moyens sont limités et nous devons obtenir le maximum avec les ressources à notre disposition et ne pas faire mourir le patient.

On prend une attitude toute différente. On semble dire à l'automobiliste: "Tu es coupable; nous allons t'imposer de plus fortes et plus nombreuses amendes pour te décourager et te faire disparaître des rues". C'est une façon peu honorable de faire semblant de s'occuper de régler un problème.

Il n'y a pas de lois ni règlements qui feront disparaître les automobiles de la circulation; elles sont ici pour rester, et ce serait dommage qu'elles cessent de fonctionner. Imaginez une grève générale de l'automobile et du camion pendant huit jours; nous serions tous réduits à la famine et les affaires tomberaient dans le marasme.

Non! Il faut plutôt envisager le problème en face, et ça presse! s'entourer des compétences nécessaires et mettre à exécution les réformes qui s'imposent.

En somme, le Club Automobile ne demande qu'une étude sérieuse du problème de la circulation; plus d'éducation à ceux qui le constituent et moins de sanctions et d'amendes fantaisistes, qui ne font que garnir les caisses de ceux qui les imposent, sans apporter de remède au mal qui nous ronge.

Si nos moyens étaient illimités, nous n'aurions pas ce problème; nous construirions des stationnements partout où c'est nécessaire et nous ferions aux routes les élargissements et les améliorations qui s'imposent.

Mais nos moyens sont limités et nous devons obtenir le maximum avec les ressources à notre disposition et ne pas faire mourir le patient.

On prend une attitude toute différente. On semble dire à l'automobiliste: "Tu es coupable; nous allons t'imposer de plus fortes et plus nombreuses amendes pour te décourager et te faire disparaître des rues". C'est une façon peu honorable de faire semblant de s'occuper de régler un problème.

Il n'y a pas de lois ni règlements qui feront disparaître les automobiles de la circulation; elles sont ici pour rester, et ce serait dommage qu'elles cessent de fonctionner. Imaginez une grève générale de l'automobile et du camion pendant huit jours; nous serions tous réduits à la famine et les affaires tomberaient dans le marasme.

Non! Il faut plutôt envisager le problème en face, et ça presse! s'entourer des compétences nécessaires et mettre à exécution les réformes qui s'imposent.

En somme, le Club Automobile ne demande qu'une étude sérieuse du problème de la circulation; plus d'éducation à ceux qui le constituent et moins de sanctions et d'amendes fantaisistes, qui ne font que garnir les caisses de ceux qui les imposent, sans apporter de remède au mal qui nous ronge.

Si nos moyens étaient illimités, nous n'aurions pas ce problème; nous construirions des stationnements partout où c'est nécessaire et nous ferions aux routes les élargissements et les améliorations qui s'imposent.

Mais nos moyens sont limités et nous devons obtenir le maximum avec les ressources à notre disposition et ne pas faire mourir le patient.

On prend une attitude toute différente. On semble dire à l'automobiliste: "Tu es coupable; nous allons t'imposer de plus fortes et plus nombreuses amendes pour te décourager et te faire disparaître des rues". C'est une façon peu honorable de faire semblant de s'occuper de régler un problème.

Il n'y a pas de lois ni règlements qui feront disparaître les automobiles de la circulation; elles sont ici pour rester, et ce serait dommage qu'elles cessent de fonctionner. Imaginez une grève générale de l'automobile et du camion pendant huit jours; nous serions tous réduits à la famine et les affaires tomberaient dans le marasme.

Non! Il faut plutôt envisager le problème en face, et ça presse! s'entourer des compétences nécessaires et mettre à exécution les réformes qui s'imposent.

En somme, le Club Automobile ne demande qu'une étude sérieuse du problème de la circulation; plus d'éducation à ceux qui le constituent et moins de sanctions et d'amendes fantaisistes, qui ne font que garnir les caisses de ceux qui les imposent, sans apporter de remède au mal qui nous ronge.

Si nos moyens étaient illimités, nous n'aurions pas ce problème; nous construirions des stationnements partout où c'est nécessaire et nous ferions aux routes les élargissements et les améliorations qui s'imposent.

Mais nos moyens sont limités et nous devons obtenir le maximum avec les ressources à notre disposition et ne pas faire mourir le patient.

On prend une attitude toute différente. On semble dire à l'automobiliste: "Tu es coupable; nous allons t'imposer de plus fortes et plus nombreuses amendes pour te décourager et te faire disparaître des rues". C'est une façon peu honorable de faire semblant de s'occuper de régler un problème.

Il n'y a pas de lois ni règlements qui feront disparaître les automobiles de la circulation; elles sont ici pour rester, et ce serait dommage qu'elles cessent de fonctionner. Imaginez une grève générale de l'automobile et du camion pendant huit jours; nous serions tous réduits à la famine et les affaires tomberaient dans le marasme.

Non! Il faut plutôt envisager le problème en face, et ça presse! s'entourer des compétences nécessaires et mettre à exécution les réformes qui s'imposent.

En somme, le Club Automobile ne demande qu'une étude sérieuse du problème de la circulation; plus d'éducation à ceux qui le constituent et moins de sanctions et d'amendes fantaisistes, qui ne font que garnir les caisses de ceux qui les imposent, sans apporter de remède au mal qui nous ronge.

Si nos moyens étaient illimités, nous n'aurions pas ce problème; nous construirions des stationnements partout où c'est nécessaire et nous ferions aux routes les élargissements et les améliorations qui s'imposent.

Mais nos moyens sont limités et nous devons obtenir le maximum avec les ressources à notre disposition et ne pas faire mourir le patient.

On prend une attitude toute différente. On semble dire à l'automobiliste: "Tu es coupable; nous allons t'imposer de plus fortes et plus nombreuses amendes pour te décourager et te faire disparaître des rues". C'est une façon peu honorable de faire semblant de s'occuper de régler un problème.

Il n'y a pas de lois ni règlements qui feront disparaître les automobiles de la circulation; elles sont ici pour rester, et ce serait dommage qu'elles cessent de fonctionner. Imaginez une grève générale de l'automobile et du camion pendant huit jours; nous serions tous réduits à la famine et les affaires tomberaient dans le marasme.

Non! Il faut plutôt envisager le problème en face, et ça presse! s'entourer des compétences nécessaires et mettre à exécution les réformes qui s'imposent.

En somme, le Club Automobile ne demande qu'une étude sérieuse du problème de la circulation; plus d'éducation à ceux qui le constituent et moins de sanctions et d'amendes fantaisistes, qui ne font que garnir les caisses de ceux qui les imposent, sans apporter de remède au mal qui nous ronge.

Si nos moyens étaient illimités, nous n'aurions pas ce problème; nous construirions des stationnements partout où c'est nécessaire et nous ferions aux routes les élargissements et les améliorations qui s'imposent.

Mais nos moyens sont limités et nous devons obtenir le maximum avec les ressources à notre disposition et ne pas faire mourir le patient.

On prend une attitude toute différente. On semble dire à l'automobiliste: "Tu es coupable; nous allons t'imposer de plus fortes et plus nombreuses amendes pour te décourager et te faire disparaître des rues". C'est une façon peu honorable de faire semblant de s'occuper de régler un problème.

Il n'y a pas de lois ni règlements qui feront disparaître les automobiles de la circulation; elles sont ici pour rester, et ce serait dommage qu'elles cessent de fonctionner. Imaginez une grève générale de l'automobile et du camion pendant huit jours; nous serions tous réduits à la famine et les affaires tomberaient dans le marasme.

Non! Il faut plutôt envisager le problème en face