



Ottawa, Canada

Volume 9, N° 20  
(Hebdomadaire)

le 20 mai 1981

Transformation d'une zone industrielle en district résidentiel . . . . .	1
Bilan positif des récentes consultations canado-nigériennes . . . . .	3
Le ministre suisse des Affaires étrangères en visite officielle au Canada . . . . .	3
Entente conclue avec la Chine . . . . .	3
Ententes sur la main-d'oeuvre signées avec des associations professionnelles . . . . .	4
Pratt et Whitney présentera un de ses turbomoteurs au salon du Bourget . . . . .	4
Nouvelle greffe du coeur au Canada . . . . .	4
Nouvelle invention de Bell-Northern . . . . .	4
Protection des travailleurs de maison étrangers . . . . .	5
Chaires d'études acadiennes . . . . .	5
Un yogourt canadien apprécié dans le monde . . . . .	5
Percée en psycho-linguistique . . . . .	6
Coopération canado-soviétique dans la recherche agricole . . . . .	6
La mode indienne à l'heure du jour . . . . .	6
Carte du monde inusitée . . . . .	6
Taille du granit unique en Amérique du Nord . . . . .	6
La chronique des arts . . . . .	7
Nouvelles brèves . . . . .	8

### C'était cette semaine...

Le 21 mai 1901, le capitaine de bateau John Claus Voss quittait Victoria (Colombie-Britannique), à bord d'une pirogue indienne appelée *Tilikum*, pour se rendre en Grande-Bretagne en passant par les mers du Sud. Trois ans, trois mois, et 12 jours plus tard, il atteignait Margate, port du Sud de la Grande-Bretagne. Son premier compagnon de voyage le quitta à Suva (îles Fidji) et fut remplacé par un marin belge, Louis Begent, qui se noya lors d'une tempête. Voss, qui perdit aussi son compas durant la tempête, termina seul le voyage en se dirigeant à l'aide des étoiles et du soleil.

## Transformation d'une zone industrielle en district résidentiel

Dix-huit hectares de terre à usages marginaux, que le zonage réservait à des fins industrielles, se métamorphosent en une zone résidentielle et commerciale pleine de vie à Toronto. Le projet de mise en valeur des terres, considéré comme l'un des plus importants de la décennie, fournira maisons, écoles, magasins, loisirs et soins de santé à quelque 10 000 personnes.

Le St. Lawrence Neighbourhood, qui s'étend sur près de deux kilomètres, correspond à 11 pâtés de maisons. Ce secteur fut déjà une partie presque oubliée de la ville, coupé du tissu résidentiel de Toronto et resserré entre une voie ferrée et l'autoroute Gardiner. Isolé des entrepôts et des manufactures du bord de l'eau, il servait à des entreprises de mise à la casse d'autos, à des garages, à des terrains de stationnement, à des voies de garage abandonnées et à des marchands de ferraille.

Aujourd'hui, six ans après la décision de la Ville de Toronto d'en faire l'emplacement d'un ensemble résidentiel, c'est

devenu un endroit, dit la publicité, "où il fait bon vivre, avec ses petites rues tranquilles, ses promenades bordées d'arbres, ses terrains de jeu, ses écoles, sa clinique et ses petits magasins de quartier".

La phase A, maintenant terminée, occupe quelque 7,8 hectares de terre limités par trois rues de la ville et par une voie ferrée. La construction a commencé en 1977; depuis, l'on a érigé 700 unités d'habitation. Quatre des cinq sociétés à but non lucratif chargées des travaux sont des coopératives privées; la cinquième est associée directement à la Ville de Toronto et à son programme de logement. Le financement est assuré par la Société canadienne d'hypothèques et de logement, par le ministère ontarien du Logement et par la Ville de Toronto.

Même si, à terme, St. Lawrence aura été créé grâce à des fonds publics, à des fonds privés d'organismes à but non lucratif et à des fonds fournis par des entrepreneurs, on a délibérément choisi de confier le développement entier de la première phase à des organismes à but



Depuis le début de la construction du St. Lawrence Neighbourhood, l'on a érigé 700 unités d'habitation.

Michael Burns