

CAL
EA925
C12
#70/avr. '85
DOCS

Canada d'aujourd'hui

LIBRARY E A / BIBLIOTHÈQUE A E
3 5036 01029838 1



L'exploration pétrolière dans l'océan Arctique. Page 3.

Le pétrole sous les glaces

« Mon oncle Antoine »

La voie maritime du Saint-Laurent

Les « bleuets » et la télédétection



Sommaire

Le pétrole sous les glaces	3
« Mon oncle Antoine »	5
Voie maritime du Saint-Laurent	6
<i>Journal</i>	7
Vivre seul	10
« Bleuets » et télédétection	11
Regina	12

Canada d'aujourd'hui
18, rue Vignon
75009 Paris

Organe d'information des ambassades du Canada
Avril 1985. Numéro 70. Dix-huitième année.

Directeur : Yves Gagnon
Rédacteur en chef : Francis Curtil
Graphisme : Michel Tourtois

Photos. *Office national du film du Canada ; Bricage (Paris) ; Voie maritime du Saint-Laurent ; Richard Bell, Mike Beedell, ministère de l'énergie, des mines et des ressources ; Gilles Lemieux, université du Québec à Chicoutimi.*

Le pétrole sous les glaces

L'exploration pétrolière dans l'Arctique réclame des techniques nouvelles.

AL'ECHELLE du monde, les gisements de pétrole les plus importants ont été découverts sous des étendues terrestres anciennement recouvertes par la mer (les sables d'Arabie), ou bien sous les eaux peu profondes de mers existantes (le golfe du Mexique). C'est ce qui a accrédité l'idée que le pétrole résulte de la décomposition de matières organiques, idée généralement admise aujourd'hui. Il était donc logique qu'au cours des dernières années, pour faire face à la crise pétrolière, la recherche de cette source d'énergie se soit déplacée des eaux peu profondes, proches des côtes, vers les plateaux continentaux et les mers plus profondes, et même vers des milieux aussi hostiles que l'océan Arctique et la mer de Beaufort. La découverte, en 1968, de l'énorme champ pétrolière de Prudhoe Bay, en Alaska (Etats-Unis), en bordure de la mer de Beaufort, a donné un véritable coup de fouet à l'exploration dans le Grand Nord canadien. Les efforts se concentrent actuellement sur la région qui s'étend de la mer de Beaufort à l'archipel du haut Arctique.

L'exploration et l'exploitation des gisements dans le Nord sont hérissées de difficultés insoupçonnées de ceux qui se livrent à une activité pétrolière classique. Elles engendrent des coûts de récupération commerciale extraordinairement élevés. Ainsi, tandis qu'en Alberta le forage d'un puits donnant accès à des réserves de l'ordre de 300 000 barils est jugé rentable, dans le Nord un champ doit renfermer des réserves de 500 millions de barils pour être considéré comme tel.

C'est qu'ici le froid est extrême. En février, la température est de 35 degrés au-dessous de zéro, et elle peut atteindre 70 degrés si l'on tient compte du facteur de refroidissement que constitue le vent. Plusieurs épaisseurs de vêtements empêchent seules la chair de geler en moins d'une minute. L'obscurité règne plus de quatre mois par an. Une glace épaisse est omniprésente, dont les déplacements peuvent écraser un navire comme une vulgaire boîte de conserve. Les tempêtes arctiques, avec leurs embruns qui se congèlent au contact de tout objet, recouvrant tout de glace sur leur passage, surgissent d'une manière imprévisible. C'est comme un hiver éternel dans un champ de neige



L'île artificielle Ellis, dans la mer de Beaufort.

et de glace qui s'étendrait à perte de vue.

En 1982, la Commission géologique du Canada a évalué les réserves éventuelles de la région du delta du Mackenzie et de la mer de Beaufort à 9,4 milliards de barils et à 3,2 billions de mètres cubes de gaz et celles du haut Arctique à 4,3 milliards de barils et à 2,5 billions de mètres cubes de gaz, chiffres bien supérieurs à ceux de toutes les réserves classiques prouvées de pétrole léger et de gaz qui subsistent au Canada. Par ailleurs, le gouvernement canadien s'est donné pour objectif d'atteindre l'autosuffisance vers la fin de la présente décennie. Aussi les recherches s'intensifient-elles dans la solitude glacée du Grand Nord.

Le choix d'un emplacement de forage est une lourde responsabilité. L'investissement de plusieurs millions de dollars pour la construction d'une île artificielle qui ne présente aucune garantie de succès réclame un effort concerté en vue de minimiser les risques. Les sociétés pétrolières fondent leurs choix sur les techniques modernes associées à une connaissance approfondie de la géologie. L'utilisation d'un équipement perfectionné de levés sismiques permet aux prospecteurs d'étudier la structure sous la surface terrestre et de trouver les éventuelles poches de pétrole. Cependant, ces poches, appelées « pièges », peuvent ne renfermer que des quantités de pétrole qui n'atteignent pas le seuil de rentabilité, ou même ne contenir

que de l'eau. Pour être fructueux, les forages exigent plus que des renseignements fragmentaires: une connaissance approfondie de la géologie locale. L'Institut de géologie sédimentaire et pétrolière de Calgary fournit son aide aux explorateurs (1). Au nombre de ceux-ci, Dome Petroleum, Ressources Gulf Canada, Panartic Oils et Esso Ressources Canada. D'autres sociétés apportent à l'exploration dans le Nord leur contribution financière, notamment la société nationale Pétro-Canada et le consortium qui a formé le Groupe d'exploration des îles de l'Arctique (Panartic, Pétro-Canada, Gulf, Esso).

Si ce n'était la glace, la mer de Beaufort serait un lieu idéal pour utiliser la méthode de forage éprouvée des jetées s'avancant vers le large, mais cette technique ne peut être employée qu'en milieu tempéré. La glace écraserait et emporterait la jetée la plus robuste. Une technique de construction d'îles artificielles classiques a été élaborée qui permet de résister aux pires conditions climatiques de la banquise côtière. La première de ces îles a été construite en 1972 dans le delta du Mackenzie dans une profondeur d'eau de quelques mètres seulement. Les matériaux



1. L'Institut de géologie sédimentaire et pétrolière de Calgary est une division de la commission géologique du Canada, organisme qui relève du ministère fédéral de l'énergie, des mines et des ressources.

Le pétrole sous les glaces

→ extraits à la drague ont été accumulés de manière qu'ils émergent au-dessus du niveau de la mer juste assez pour supporter une installation de forage. Depuis, la technique a été améliorée grâce à l'utilisation d'un dragueur muni de longs tuyaux qui aspirent le sable du fond marin et le rejettent à l'endroit où l'île doit être édifiée. Au centre de l'île se dressent l'installation de forage et les logements du personnel. En hiver, les îles artificielles sont entourées par la banquise côtière immobile et l'ours polaire vagabonde sur la glace jusqu'au camp, de sorte qu'un chasseur doit sans cesse monter la garde pour protéger les équipes au travail. Le transport des hommes et des approvisionnements est assuré par des hélicoptères qui font la navette entre l'île et la terre ferme. L'été, les approvisionnements peuvent être apportés par des navires qui se déplacent en eau libre. Les îles sont abandonnées une fois que les puits de reconnaissance ont été forés, mais elles peuvent être réactivées.

Au large, à des profondeurs qui vont de vingt à soixante mètres, on trouve la zone de cisaillement, d'une largeur de cinq à quinze kilomètres. Contrairement à ce qui se passe dans la zone de banquise côtière, où l'eau est peu profonde, il n'y a pas de glace massive à la surface de la mer, mais la glace qui se forme dans cette zone se déplace sans cesse pendant l'hiver, entraînée par la banquise polaire, au nord, qu'anime un mouvement de rotation lent et permanent. L'été, les eaux de la zone de cisaillement sont les premières à se dégager, tandis que s'éloigne la banquise polaire, mais les navires ne sont en mesure d'atteindre ce secteur que lorsqu'ils peuvent franchir la banquise côtière qui les emprisonne dans leurs ports. Les vents et le brouillard modifient les conditions des glaces. Quand le vent souffle du Sud, il repousse la banquise plus loin vers le Nord, mais quand il souffle du Nord il ramène la glace dans le secteur des forages.

Aussi utilise-t-on des embarcations d'un type spécial, les « navires de forage ». Un derrick est installé au milieu du navire, au-dessus d'une ouverture découpée dans la coque. La tige de forage est descendue jusqu'au fond de la mer par ce puits central. Lorsque le navire atteint l'emplacement voulu, on jette à la mer huit ancres pesant chacune quatorze tonnes. Des câbles d'acier de très gros diamètre relient les ancres au navire, qui se transforme en plate-forme flottante de forage. Pour permettre les déplacements — le navire réagissant

encore à la houle et au vent — des joints coulissants sont incorporés au système de forage. Avant que celui-ci débute, une fosse, appelée « entonnoir », est creusée dans le fond marin. La tête de puits et l'obturateur anti-éruption sont installés dans cette dépression, qui les protège contre la glace qui affouille le fond de la mer pendant l'hiver et forme des arêtes.



Navire de forage dans les eaux arctiques.

Ces navires permettent l'exécution de travaux de forage dans des eaux très profondes. Si une banquise menace, on peut éloigner le navire après avoir obturé le puits à titre provisoire. Avec l'aide de bateaux brise-glace, des navires peuvent effectuer des forages en toute sécurité — pendant la courte saison où ils sont possibles en eau libre — dans des glaces de soixante centimètres d'épaisseur.

Pour permettre la réalisation de forages toute l'année, on a conçu une nouvelle génération d'îles artificielles. La quantité de sable nécessaire à la construction d'une île artificielle classique quadruple lorsque la profondeur double, de sorte qu'il a fallu réaliser une île stable de pente beaucoup plus abrupte que celle des structures classiques et réclamant moins de sable. Ces îles de la seconde génération, dites îles sur caissons, sont faites de quatre énormes pieds de béton prémoulé (ou d'acier) qui se placent sur un banc de sable déposé sur le fond marin. Elles peuvent être remorquées après démontage.

Pour travailler dans les eaux les moins profondes de la zone de cisaillement, deux méthodes de pointe ont été récemment élaborées : l'installation de forage cônica et le caisson arctique mobile. La première se présente sous la forme d'un

navire circulaire doté d'une double coque en acier et comportant, entre autres, une plate-forme pour hélicoptère, une soute à combustible, des logements pour le personnel, une cuisine et diverses aires de service. Parce qu'elle flotte et qu'elle est munie d'une série d'ancres stabilisatrices géantes, l'installation de forage cônica n'a pas besoin de reposer sur un banc de sable. Cette structure, à la fois brise-glace et plate-forme, est la première de ce type dans le monde. Le caisson arctique mobile, de la taille de deux terrains de football mis côte à côte et équipé d'une installation de forage déjà montée, devrait permettre de réduire de beaucoup le volume du sable dragué que l'on doit utiliser pour fixer les îles artificielles aux emplacements de forage, ce qui abaisserait les coûts et diminuerait les nuisances engendrées par la perturbation du fond marin.

On appelle haut Arctique la région limitée par l'île Melville, au sud-ouest, et l'île Ellesmere au nord-est. En hiver, il est impossible de distinguer de la mer les terres émergées et le pergélisol s'enfonce jusqu'à une profondeur de près d'un kilomètre (2). Pendant des mois, le soleil disparaît sous la ligne d'horizon au sud. Il n'est pas question d'utiliser les navires de forage en raison de l'épaisse couverture de glace, ni d'envisager la construction d'îles artificielles que les trop grandes profondeurs rendent impossibles. La seule solution consiste à utiliser la glace elle-même comme plate-forme, mais c'est une technique d'application difficile. La glace est en effet d'une épaisseur moyenne insuffisante pour supporter des installations dont le poids est de 1600 tonnes. Il faut percer la glace au moyen d'une tarière spéciale et installer une pompe afin de recouvrir la surface glacée d'eau de mer qui se congèle aussitôt jusqu'à ce qu'on atteigne une épaisseur de sept mètres, épaisseur nécessaire et suffisante pour supporter les installations et les logements des équipes de travail.

La technique de la plate-forme de glace renforcée est utilisée par la Panartic Oils depuis dix ans. Efficace et de conception canadienne, cette technique est, comparée à d'autres, moins coûteuse. Elle a été améliorée grâce à l'incorporation de gros blocs de mousse d'uréthane dans la plate-forme de glace au cours de sa construction. En raison de leur tendance à flotter, les blocs de mousse exercent une pression dirigée vers le haut qui aide à supporter la massive installation de forage, ce qui a pour effet de réduire la quantité de glace nécessaire et, partant, la durée de la construction. ■

2. Pergélisol : sol gelé toute l'année.

« Mon oncle Antoine »

Elu « meilleur film canadien réalisé jusqu'ici ».



Lyne Champagne.

EN septembre dernier, dans le cadre du Festival of Festivals de Toronto, une centaine de spécialistes du cinéma – cinéastes, critiques, historiens – ont par scrutin désigné les « dix meilleurs films canadiens de tous les temps ». Le film de Claude Jutra « Mon oncle Antoine », produit en 1971 par l'Office national du film, a été le grand vainqueur de la compétition (1). Réalisé sur un scénario de Clément Perron, il avait été très remarqué dès sa sortie et il était devenu rapidement une œuvre majeure du jeune cinéma québécois.

Clément Perron et Claude Jutra, qui ont signé ensemble l'adaptation, situent l'action « au cours des années quarante » dans l'une des petites villes du sud-est du Québec qui sont entièrement vouées à l'industrie de l'amiante. C'est la veille même de Noël. Le magasin général, à la fois quincaillerie et bazar, centre nerveux du village, bouillonne d'activité. On y vend de tout, pour les vivants et pour les morts. Car le propriétaire, monsieur Antoine, n'est pas seulement quincaillier, il est aussi ordonnateur des pompes funèbres. Per-

sonnage rude et tendre (Jean Duceppe), il règne sur une tribu qui comprend sa femme (Olivette Thibault), le commis (Claude Jutra lui-même) et surtout deux adolescents, son neveu Benoît (Jacques Gagnon) et Carmen (Lyne Champagne). Pendant que se jouent autour d'eux, au cours de la nuit de Noël, les intrigues, les comédies et les drames, le garçon et la fille, presque muets mais terriblement at-

Jean Duceppe et Olivette Thibault.



1. Sept des dix films ont été tournés au Québec, six en langue française. Quatre ont été produits par l'Office national du film.

tentifs, découvrent ce qui sépare l'âge tendre de l'état adulte.

La pièce maîtresse de l'action est la longue course en traîneau que Benoît fait cette nuit là avec son oncle. Dans une ferme éloignée, un enfant est mort brusquement dans une famille dont le père, devenu bûcheron, est absent. Antoine doit aller chercher le corps sous la tempête de neige et le ramener dans une de ces longues boîtes qui encombrant la remise du magasin général. Devant un Benoît interdit, Antoine se comporte en vrai professionnel des pompes funèbres. Pris de boisson, comme à l'ordinaire, il perd le cercueil sur la route du retour. Comme devant d'autres situations qu'il découvre, à l'église ou dans la chambre de sa tante, Benoît ouvre sur la vie ses grands yeux verts. Silencieux le plus souvent, il est le regard sur le monde, nouveau pour lui, des adultes.

Le film de Claude Jutra et Clément Perron retrouve les traits, déjà demi-effacés en 1971, d'une petite ville accrochée à ses côtes d'amiante. Surtout, il cerne le visage de deux adolescents qui ne sont certes pas des acteurs professionnels, mais des témoins. Le village minier et la forêt sous la tempête de neige marquent d'un caractère très canadien le cheminement des enfants.

Au Festival of Festivals, « Mon oncle Antoine » a été classé premier par plus de la moitié des membres du jury qui avait à désigner les dix meilleurs films canadiens. Dès 1971, il avait d'ailleurs accumulé les récompenses : au vingt-troisième Palmars du film canadien, il avait obtenu le prix du meilleur long métrage et sept autres récompenses, parmi lesquelles le prix du meilleur scénario (Clément Perron) et celui du meilleur comédien (Jean Duceppe). ■

La voie maritime du Saint-Laurent

Il y a vingt-cinq ans, la grande artère fluviale ouvrait le cœur du continent américain à la navigation transatlantique.

ON A FÊTÉ il y a quelques mois le vingt-cinquième anniversaire de la voie maritime du Saint-Laurent, ouverte sur toute sa longueur en 1959. Cette grande artère commerciale, qui a subi d'ailleurs des transformations importantes au cours de ces vingt-cinq années, n'a pas vieilli : elle est toujours, un quart de siècle après son inauguration, aussi nécessaire à l'industrie de l'Est canadien, qui en est largement tributaire, qu'à l'agriculture des Prairies.

La porte fluviale du continent

Avec la mise en service de seize écluses, la voie maritime, route navigable aménagée sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs, a ouvert au trafic transatlantique les eaux douces du centre du continent américain. Elle se déploie, de l'océan Atlantique à la tête du lac Supérieur, sur 3 770 kilomètres. La différence de niveau entre l'Atlantique et le lac Supérieur est de 183 mètres. En vingt-cinq ans, 1 milliard de tonnes de marchandises ont été transportées sur les navires qui ont emprunté les écluses situées entre Montréal et le lac Ontario et le volume des cargaisons transitant par le canal Welland a doublé, passant de 24,6 millions de tonnes en 1959 à 50,1 millions de tonnes en 1983.

La voie maritime donne accès à des villes très importantes et à de grands centres industriels au Canada et aux États-Unis, de part et d'autre de la frontière internationale (Montréal, Toronto, Hamilton, Windsor, Thunder-Bay au Canada ; Cleveland, Détroit, Chicago aux États-Unis) et elle dessert ainsi l'industrie et l'agriculture des régions intérieures de l'Amérique du Nord (1). Cette zone centrale du continent nord-américain occupe plus de 3,3 millions de kilomètres carrés et fait vivre soixante millions d'habitants. On l'a appelée le cœur de l'industrie et le grenier du continent.

Nombre de navires de plus de 220 mètres de long, de 23 mètres de large et d'un tirant d'eau de près de 8 mètres franchissent les écluses de la voie maritime, transportant du minerai de fer de la péninsule du Québec-Labrador aux aciéries de la ré-



Cargo transatlantique sur le canal Welland.

gion des Grands Lacs et apportant dans les ports du bas Saint-Laurent du blé qu'on transborde sur des bâtiments de haute mer à destination de l'Europe et d'autres continents. Des navires de tous les coins du monde rallient aujourd'hui les ports du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Ils transportent des produits finis, des grains, du charbon, des produits sidérurgiques, du papier journal et quantité d'autres marchandises qui viennent alimenter le commerce mondial et transforment les villes riveraines des lacs et du fleuve en ports maritimes intérieurs. En ouvrant les lacs intérieurs du centre du continent au trafic océanique, la voie maritime a ajouté un important tronçon au réseau des routes commerciales établies. En reliant les villes de l'intérieur aux grands ports de mer du monde, elle a accru le rendement du transport par eau puisqu'elle a réduit dans une large mesure la contrainte du transbordement et les frais élevés qui en résultent.

Jusqu'à l'achèvement de la voie maritime, le mouvement des produits entre l'intérieur du continent et les pays des autres continents se faisait en partie par eau et en partie par voie de terre, ce qui exigeait de fréquentes opérations de manutention en cours de route. A l'heure ac-

tuelle, les navires qui empruntent le Saint-Laurent peuvent transporter une tonne de cargaison en vrac de Chicago à Liverpool à un prix inférieur au coût du fret par voie terrestre de Chicago aux ports de transbordement de la côte est des États-Unis. Dans bien des cas, il n'est besoin d'autres opérations de chargement que celles du point de départ.

La saison de navigation sur la voie maritime va du début d'avril à la mi-décembre. Avec la mise en œuvre de nouvelles techniques de lutte contre la formation des glaces dans les écluses, vingt-cinq jours ont été gagnés à la navigation depuis l'ouverture de la voie, en 1959.

Dénivellation : 183 mètres

Les transatlantiques entrent dans la voie navigable intérieure par le golfe du Saint-Laurent et parcourent 1126 kilomètres pour atteindre l'embouchure du fleuve, à Pointe-au-Père. La voie maritime proprement dite commence à Montréal, à près de 550 kilomètres à l'ouest de Pointe-au-Père. A l'entrée, le niveau du fleuve est de 6,1 mètres au-dessus du niveau de la mer. La dénivellation entre Montréal et le lac Ontario est de 68,8 mètres pour une dis-

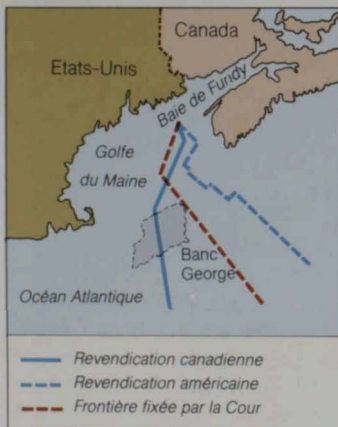
(Suite page 9) →

1. La frontière entre les États-Unis et le Canada passe au milieu de quatre des cinq Grands Lacs.

journal

ÉCONOMIE

■ **Partage du golfe du Maine.** Un jugement rendu en octobre dernier par une chambre spéciale de la Cour internationale de justice de la Haye a mis fin à un litige qui a opposé le Canada et les Etats-Unis pendant plusieurs dizaines d'années. Il s'agissait de déterminer le tracé de la frontière entre les deux pays dans le golfe du Maine. Celui-ci forme, sur la côte Atlantique, une vaste échancrure entre le cap Cod (Etats-Unis) et le sud-ouest de la presqu'île de Nouvelle-Ecosse (Canada). Chacune des deux parties revendiquait le banc George, dans le sud-ouest du golfe. Les Américains réclamaient l'équivalent d'un monopole tandis que le Canada demandait environ 40 p. 100 du banc. Selon le jugement de la Cour internationale,



la frontière sera une ligne médiane entre les lignes tracées par chacun des deux Etats. Conformément à la géographie et à l'histoire, les Etats-Unis auront cependant la majeure partie du banc. Le gouvernement canadien s'est déclaré heureux de la décision de la Cour. Le tracé protège, estime-t-il, les intérêts vitaux du Canada et il assure aux pêcheurs de Nouvelle-Ecosse un accès permanent à des ressources qui font vivre de nombreuses communautés. La décision, a-t-on dit à Ottawa, est équitable.

■ **Ressources pétrolières.** Les gisements d'hydrocarbures décelés il y a plusieurs années au

large de l'île de Terre-Neuve sont de mieux en mieux connus. Les sondages qui ont été effectués, souvent à plus de quatre mille mètres sous la surface de la mer, permettent de prévoir que l'exploitation pourra commencer d'ici à la fin de la décennie. Le gisement Hibernia, le plus important, produira, selon les experts, 50 000 barils de pétrole par jour en 1988 et 100 000 barils par jour en 1990. On a obtenu confirmation du fait que les réserves potentielles de ce gisement s'élèvent à 1,1 milliard de barils, soit deux fois plus que le gisement Amauligak récemment découvert dans la mer de Beaufort. Un autre gisement, Terra-Nova, pourra produire lui aussi de 75 000 à 100 000 barils de pétrole par jour à la fin de la décennie ; ses réserves potentielles sont évaluées à 500 millions de barils. La plupart des grandes compagnies pétrolières internationales sont présentes sur les sites d'exploration. Elles se partagent les très nombreux permis de recherche qui ont été attribués au large des côtes de l'île de Terre-Neuve, du Labrador et de l'île Baffin.

TECHNIQUES

■ **Satellite de communications.** Le satellite canadien Anik D-2 a été mis sur orbite, le 8 novembre dernier, par la navette américaine Discovery. Anik D-1 avait été lancé, en août 1982, par une fusée Delta de la Nasa. La technique du largage à partir d'une navette spatiale est très particulière : placé dans la soute sur une plate-forme tournante, le satellite est d'abord mis en rotation sur lui-même pour lui permettre de conserver, une fois dans l'espace, une attitude constante par rapport à la Terre, puis il est catapulté hors de la soute. Enfin, il est placé sur orbite à l'aide du moteur dont il est doté. Comme Anik D-1, Anik D-2 est destiné à remplacer les satellites de la série Anik A mis sur orbite entre 1972 et 1978. Il se peut que le nouveau satellite n'entre en service que dans un

an ou deux, mais il vaut mieux, de l'avis des spécialistes, avoir un satellite en réserve dans l'espace plutôt que sur la Terre. Il est possible en effet d'affiner sa position en quelques jours, alors que l'entreposage à terre présenterait pour l'exploitant le risque d'avoir à attendre pendant plusieurs mois un lancement par la Nasa. Construit par Spar Aerospace, compagnie canadienne qui a réalisé aussi le bras télémanipulateur dont sont dotées les navettes spatiales, Anik D-2 appartient à Télésat-Canada, société qui exploite les satellites de communications.

■ **TGV Montréal-New-York.** Selon les études préliminaires dont les résultats ont été publiés en septembre dernier, un TGV Montréal-New-York pourrait couvrir ses frais d'exploitation, mais il ne permettrait pas d'amortir les coûts de l'aménagement de la ligne. Promoteur du projet, le maire de Montréal, M. Jean Drapeau, estime que ces premiers éléments d'information autorisent la poursuite des études, conformément au protocole d'entente signé en 1983 par le Québec, l'Etat du Vermont et l'Etat de New-York. Au départ de Montréal, la voie ferrée franchirait le Richelieu, puis elle longerait la rive Est du lac Champlain, le canal Champlain, enfin l'Hudson. Entre Montréal et New-York, deux gares seraient aménagées, l'une à Burlington (Vermont), l'autre à Albany, capitale de l'Etat de New-York. Sur un trajet de six cents kilomètres, qui serait couvert en moins de trois heures, le TGV roulerait sur 540 kilomètres en territoire américain. La liaison engendrerait, prévoit-on, une très forte croissance de la fréquentation de la ligne, qui passerait de 530 000 voyageurs (chiffre de 1982) à 3,5 millions de voyageurs par an d'ici à la fin du siècle. Les travaux d'aménagement de la ligne, qui dureraient quatre ans, créeraient trois mille emplois directs ou indirects. L'exploitation en créerait mille cinq cents.

ARTS

■ **Katajjaq.** Les Inuit (Esquimaux) aiment les jeux. Autrefois, un conflit même sérieux pouvait se résoudre grâce à des duels vocaux. Le katajjaq est l'un de ces jeux. Deux femmes inuit se tiennent face à face, choisissent un motif vocal et le répètent jusqu'à épuisement en alternant les sons graves et les sons aigus. Construit à base de rythmes, de mouvements respiratoires et d'intonations sur lesquels se greffent des éléments sonores sans signification particulière (haa, hamma...), le katajjaq donne l'impression de ne produire qu'une seule source sonore,

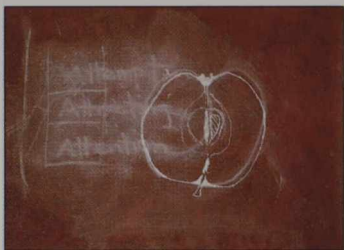


Katajjaq, jeu traditionnel des femmes Inuit.

alors que l'oreille exercée doit pouvoir discerner la multiplicité des sons émis par chaque femme, jugée justement sur la beauté et la difficulté de ceux-ci. Pour obtenir plus aisément cet effet, les femmes choisissent des partenaires qui possèdent le même type de voix. Fascinant pour l'oreille occidentale, qui ne peut saisir que l'originalité de ses effets vocaux (profonds et gutturaux), le katajjaq est plus qu'un amusement. Il suppose des relations privilégiées entre les chanteuses (parenté, amitié, association). La compétition n'étant pas, pour les Inuit, une fin en soi, le plus important est de participer à ce jeu, facteur

d'intégration collective. Sa sanction est le rire, toujours ambivalent. On s'amuse de l'erreur de l'autre, la personne qui a perdu étant celle qui ne peut plus suivre le jeu de sa compagne (il faut du souffle !). On rit aussi pour masquer le ridicule quand on a perdu, histoire de couvrir les moqueries. *Vu au Palais de Chaillot, Paris.*

■ **Paul Collins.** Le mécanisme de l'optique semble fasciner cet artiste qui veut nous enseigner le peu de foi que l'on doit accorder au savoir. C'est que les rayons réfléchis par l'œil ou par une série de lentilles donnent leur réalité aux objets, Mais une réalité



Attempt to Alliteration.

dont on ne saurait dire si elle est vraie ou déformée, n'ayant aucun système de référence qui permette d'en décider. Le sens de la leçon de Collins est d'autant plus évident que le dessin à l'apparence crayonnée qui nous est proposé sur le tableau noir recouvre des lignes d'écriture, des lambeaux de phrase à demi-effacés. Ce qu'on apprend a été vrai, mais ne l'est plus. Les vérités sont temporaires, la culture éphémère et la perception se transforme au gré d'une lentille. Que peut-on savoir ? *Vu au Centre culturel canadien, Paris.*

■ **Musée des beaux-arts.** La Galerie nationale du Canada s'appelle maintenant Musée des beaux-arts du Canada. « Le mot galerie, a dit le président des Musées nationaux, M. Gérard Pelletier, désignait assez bien ce qu'était le musée à ses débuts, en 1880 — la collection de l'Académie royale des arts du Canada — mais, à la différence du mot anglais *gallery*, il ne peut pas servir à désigner un musée des beaux-arts. Tous les lin-

guistes sont d'accord sur ce point, mais il fallait choisir le moment favorable pour modifier l'appellation. Le changement de nom s'inscrit dans les préparatifs que fait le musée pour présenter dans son nouvel édifice le résultat de plus d'un siècle d'acquisitions et de recherches ». Le nouveau palais du Musée des beaux-arts, ex-Galerie nationale, doit en effet être inauguré dans trois ans.

■ **Gunter Nolte.** Ses œuvres murales se présentent comme des agencements rigoureusement étudiés de formes géométriques obtenues par découpage, pliage, rabat, d'une feuille de papier rectangulaire dont les dimensions varient. Afin de souligner le recto et le verso, certaines des parties pliées ou rabattues sont traitées avec des pigments d'aluminium, de cuivre ou de bronze. L'artiste utilise aussi parfois le fusain, comme en témoigne une de ses réalisations les plus intéressantes, *Reversible Construct on Sheet*. Les vides laissés par le découpage sont des éléments positifs qui concourent à la composition de l'ensemble, à l'égal des formes entre lesquelles ils s'insèrent, échantonnant le mur blanc sur lequel le pliage est fixé en figures géométriques complémentaires. Les compositions de



One sheet, three forms, two folds.

Gunter Nolte, réalisées en deux dimensions, s'animent par le jeu savant des pliages et des déchirures, comme un espace à trois dimensions. Le titre des œuvres relate avec une précision évocatrice le travail de l'artiste : « Dix-huit fois coupé, quatre fois plié » ; « Neuf fois coupé, sept fois plié »... Gunter Nolte, né en Allemagne en 1938, vit et travaille au Canada, où il s'est installé en 1959. *Vu au Centre culturel canadien, Paris.*

POLITIQUE

■ **Elections provinciales.** En Nouvelle-Ecosse, l'une des quatre provinces canadiennes de l'Atlantique, le parti conservateur au pouvoir depuis 1978 a renforcé la majorité qu'il avait à l'Assemblée législative. Il détient maintenant quarante-deux des cinquante-deux sièges de cette assemblée. Le parti libéral, son principal adversaire, qui était passé de dix-sept à treize sièges aux élections précédentes, n'a plus que six sièges et son leader, M. Sandy Cameron, a même été battu dans sa circonscription. M. John Buchanan, premier ministre depuis plus de six ans, a ainsi conduit son parti à la victoire pour la troisième fois. L'économie de la Nouvelle-Ecosse (900 000 habitants) est tournée vers la mer : ports de commerce et de pêche, conserveries, activités de service, etc. L'agglomération de Halifax, la capitale, groupe plus du tiers de la population de la province.

LIVRES

■ **« Canada et Canadiens ».** Sous ce titre, les animateurs de l'Association française d'études canadiennes publient un important ouvrage qui donne, comme l'écrit M. Pierre George, président de l'Association, « une synthèse de la personnalité historique, économique et sociale, culturelle du Canada ». Trois grandes parties : réalités historiques, géographiques et économiques ; la société canadienne contemporaine ; les cultures canadiennes. Chacune d'elles est divisée en trois chapitres ou thèmes traités par autant de spécialistes. Le livre est en effet l'œuvre de l'équipe qui s'est progressivement constituée au Centre d'études canadiennes de Bordeaux. « Depuis treize ans, écrivent les auteurs dans l'introduction, nous avons tout fait pour que des enseignants des universités d'Aquitaine partagent et fassent partager par leurs étudiants leur

intérêt pour le Canada d'aujourd'hui (...). « Expression d'une perception française des réalités canadiennes, le livre n'a pas l'ambition démesurée de dire le Canada tel qu'il est, mais de l'évoquer tel que nous le voyons ». Dans la conclusion générale, intitulée « Une Amérique différente », les auteurs écrivent que la variété des approches proposées dans l'ouvrage peut, « à l'image même du Canada, être constituante d'unité ». « Quelle que soit la discipline à laquelle appartient celui qui s'interroge sur les éléments du puzzle canadien, on rencontre les mêmes constantes d'une identité fragmentée et unique à la fois ». « Eloigné dans le temps et dans l'espace des peuples fondateurs et, d'une façon plus large, des valeurs européennes, le Canada est proche du voisin américain, mais son originalité consiste à offrir au regard étranger une version différente des Etats-Unis ». *Pierre Guillaume, Jean-Michel Lacroix, Pierre Spriet, Canada et Canadiens, 384 pages, Presses universitaires de Bordeaux (Bordeaux III, 33405 Talence Cedex).*

FAUNE

■ **Caribous : un désastre.** En septembre dernier, près de dix mille caribous ont péri, entraînés par la crue soudaine d'une rivière du Nouveau-Québec, dans le nord de la péninsule du Québec-Labrador. Le désastre a déclenché un véritable branle-bas de combat dans la population Inuit dont la migration des caribous marque la vie quotidienne aussi profondément que le cycle des saisons. Surprise par la crue, d'une ampleur exceptionnelle, la harde a été emportée par les eaux. Dans une telle situation, a dit un spécialiste, l'animal n'a aucune chance de survivre bien qu'il soit excellent nageur. Le caribou sait traverser des lacs larges et profonds, mais il meurt en quelques secondes dès qu'une faible quantité d'eau pénètre dans ses poumons. Le troupeau de caribous du Nouveau-Québec est évalué à trois cent mille têtes.

La voie maritime du Saint-Laurent

(Suite de la page 6)

tance de 293 kilomètres que les navires parcourent en vingt-cinq heures, franchissant sept écluses dont cinq relèvent de l'Administration canadienne de la voie maritime du Saint-Laurent et deux de son homologue américaine, la St. Lawrence Seaway Authority (2). La première écluse, à Saint-Lambert (Québec), hausse le navire de 4,6 mètres, tandis que celle de la côte Sainte-Catherine permet de contourner les rapides de Lachine et élève le navire au niveau du lac Saint-Louis, situé à 12 kilomètres en amont. Les écluses supérieure et inférieure de Beauharnois assurent une élévation globale de 25 mètres à l'extrémité du lac Saint-Louis.

La section étatsunienne de la voie maritime commence au lac Saint-François, où

jusqu'à la hauteur du lac Érié, ce qui leur fait franchir l'escarpement du Niagara. Peu après la septième écluse, ils parcourent treize kilomètres et demi dans le canal de contournement de Welland, inauguré en 1973, ce qui leur évite la ville de Welland auparavant traversée par le canal. Le niveau du canal de contournement est de 173 mètres au-dessus du niveau de la mer. Le trafic ferroviaire et la circulation automobile étant absorbés par des tunnels, la navigation ne connaît plus d'obstacles. Les bateaux atteignent alors la huitième et dernière écluse du canal Welland, une écluse peu profonde située près de Port-Colborne, sur le lac Érié. Ils mettent douze heures pour parcourir les 42 kilomètres du canal Welland qui, à lui seul, compense

vrait accroître la capacité de la voie maritime et, en conséquence, réduire la durée des transits au début et à la fin de la saison de navigation, alors qu'en raison des glaces il faut enlever les bouées flottantes. Des améliorations sont envisagées aussi en période de visibilité réduite. On prévoit enfin l'installation, d'ici à 1990, d'un système de contrôle informatisé du fonctionnement des écluses du canal Welland.

Les riverains du Saint-Laurent et des Grands Lacs ont décidé de s'unir pour promouvoir à l'étranger l'utilisation de la voie maritime. Les deux provinces canadiennes riveraines, le Québec et l'Ontario, et huit Etats américains ont créé à cette fin un comité appelé « Forum maritime Grands-Lacs-Saint-Laurent ».

Le 2 juin 1983, on a enregistré le passage de la milliardième tonne de marchandise à l'écluse Saint-Lambert depuis son ouverture, en 1959. Même si les conditions du marché mondial ont engendré certaines années, dans la voie maritime, des fluctuations de tonnages, la valeur de la contribution apportée par cette grande artère navigable au transport maritime au Canada est inappréciable. La voie maritime a contribué à créer plusieurs milliers d'emplois dans de très nombreuses activités connexes. Les experts prévoient un accroissement du trafic dans les années qui viennent et ils en attendent d'intéressantes retombées, sur le plan de l'emploi, à Toronto, Montréal, Trois-Rivières, Québec et Sept-Îles.



L'écluse Saint-Lambert, dans la région montréalaise, la première d'une série de seize écluses.

les navires sont hissés de 13,7 mètres par l'écluse Snell et de 11,6 mètres par l'écluse Eisenhower qui permet aux navires d'atteindre le lac Saint-Laurent. A l'extrémité ouest de ce lac, l'écluse canadienne d'Iroquois (Ontario) donne accès au lac Ontario. Les bateaux franchissent les eaux lisses du lac, mais au bout ce sont les chutes du Niagara.

Les navires empruntent alors le canal Welland. Une série de sept écluses très rapprochées dans les douze premiers kilomètres les élèvent de près de 100 mètres

2. L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, qui relève du ministère canadien des transports, exploite, pour la partie canadienne, les cinq écluses situées entre Montréal et le lac Ontario, les écluses du canal Welland et l'écluse de Sault-Sainte-Marie.

plus de la moitié de la dénivellation entre l'océan Atlantique et la tête des Grands Lacs.

Poursuivant leur route, les navires traversent les lacs Érié, Huron, Michigan et Supérieur. Pour accéder au lac Supérieur et à Thunder-Bay, tête du lac du côté canadien, et à Duluth, tête du lac du côté des Etats-Unis, ils franchissent l'une des quatre grandes écluses étatsuniennes ou l'écluse canadienne, plus petite, de Sault-Sainte-Marie.

Pour améliorer le trafic sur l'ensemble de la voie maritime, l'Administration, de concert avec la St. Lawrence Seaway Authority des Etats-Unis et avec les gardes côtières canadienne et américaine, a mis en œuvre un programme d'aides à la navigation par tous les temps. Ce système de-



Vivre seul

En vingt-cinq ans, la proportion des Canadiens qui vivent seuls a plus que doublé; leur nombre a quintuplé.

IL semble que vivre seul soit devenu au Canada un phénomène de société. En tout cas, les résultats du dernier recensement décennal indiquent une tendance croissante des plus jeunes et des plus âgés à vivre seuls (1). En 1956, les ménages d'une seule personne constituaient moins de 8 p. 100 de tous les ménages; en 1981, ils comptaient pour plus de 20 p. 100 de ceux-ci: neuf adultes sur cent vivaient seuls. De surcroît, le nombre des ménages d'une personne augmente plus rapidement que celui des autres ménages. Dans l'état actuel des choses, enfin, seul le nombre des ménages de deux personnes est plus élevé (29 p. 100 du total des ménages).

Jeunes et moins jeunes

On vit seul surtout au début de l'âge adulte et dans la vieillesse. Près des tiers des personnes qui vivent seules ont entre 20 et 34 ans et un autre tiers a 65 ans et plus. Les femmes vivent plus souvent seules que les hommes, surtout les femmes âgées: trois fois plus de femmes que d'hommes, ce qui traduit la tendance des femmes à survivre à leur mari. Chez les plus jeunes, autant de femmes que d'hommes vivent seules. Près de la moitié des femmes qui vivent seules sont des veuves, les autres sont pour la plupart des célibataires, auxquelles s'ajoute un petit nombre de divorcées. En revanche, les hommes divorcés ou séparés vivent beaucoup plus souvent seuls que les femmes dans la même situation, car ce sont en général les femmes qui ont la garde des enfants.

Le nombre des ménages d'une personne a beaucoup augmenté au cours des vingt-cinq dernières années, plus particulièrement au cours des années soixante-dix, puisque ce nombre a plus que doublé entre 1971 et 1981. Comment cela s'explique-t-il?

Le phénomène s'explique d'abord par des raisons d'ordre démographique. Le nombre des jeunes adultes (entre 20 et 34 ans) s'est accru de 1,8 million; celui des personnes de 65 ans et plus s'est accru de 617 000 (2). Beaucoup de jeunes gens nés dans les années d'expansion démographique d'après guerre sont demeurés célibataires (augmentation de 633 000 entre 1971 et 1981). Quant au nombre des veufs et des veuves, il a augmenté aussi rapidement que celui des célibataires, les femmes comptant pour la quasi-totalité des 214 000 personnes de plus entrant dans cette catégorie. Or, les veuves, plus nombreuses que les veufs, se remarient dans une moindre proportion. Un autre élément est venu renforcer la tendance à vivre seul: l'augmentation du nombre des divorces qui a presque triplé entre 1971 et 1981 (3). En effet, le divorce a souvent pour effet de remplacer, au moins pour un temps, un ménage familial par deux ménages de solitaires.

L'augmentation du nombre des célibataires, des veuves et des divorcées n'explique cependant pas, à elle seule, la croissance du nombre des ménages d'une personne. En effet, la proportion de ceux qui vivent seuls dans la catégorie des célibataires a presque doublé; pour les divorcés et les veufs, elle a augmenté de plus de dix points en pourcentage. C'est dire que de plus en plus de Canadiens choisissent de vivre seuls.

Villes et provinces

La tendance à vivre seul n'est pas marquée également dans toutes les provinces canadiennes. On vit moins souvent seul au Québec et dans les provinces de l'Atlantique que dans l'ouest du pays. À l'est de la frontière Québec-Ontario, la proportion de ceux qui vivent seuls se situe dans chaque province au-dessous de la moyenne nationale. À l'ouest de l'Ontario, si l'on

excepte les deux territoires (4), toutes les provinces, sauf l'Alberta, se situent au-dessus de cette moyenne. L'Ontario, province la plus peuplée, qui a connu la plus forte augmentation du nombre des ménages d'une personne, en valeur absolue, au cours de la décennie soixante-dix, se situe à peu près au niveau de la moyenne nationale (8,9 p. 100). C'est en Colombie-Britannique qu'il y a le plus de personnes qui vivent seules (plus de 10 p. 100) et à Terre-Neuve qu'il y en a le moins (3 p. 100). La plupart des personnes seules habitent dans les villes. Alors que huit ménages familiaux sur dix vivent dans des agglomérations urbaines, neuf ménages d'une personne sur dix sont citadins.

Perspectives

Que laissent prévoir les perspectives démographiques quant à cette tendance à vivre seuls de la part des jeunes et de ceux qui sont au delà de l'âge de la retraite? En raison de l'accroissement prévisible de la taille de ces deux groupes, le nombre des ménages d'une seule personne devrait augmenter dans les années qui viennent. La population de jeunes adultes continuera en effet à augmenter au cours des années quatre-vingt, alors que la génération de «boom» des naissances achèvera sa croissance. A court terme, cela devrait entraîner une augmentation du nombre des personnes vivant seules. Plus tard, lorsque le nombre des jeunes adultes diminuera en raison de l'affaiblissement de la vague des naissances, il pourrait y avoir une baisse du nombre des personnes vivant seules. Une telle tendance pourrait même s'accroître si, à l'approche de l'âge mûr, ceux qui avaient retardé leur mariage pour satisfaire leur goût de l'indépendance en venaient à se marier.

On s'attend aussi à une augmentation de la population âgée de 65 ans et plus, ce qui devrait conduire à un plus grand nombre de personnes vivant seules dans ce groupe d'âge. Ayant eu, en outre, moins d'enfants que celles des générations précédentes, ces personnes âgées des années futures n'auront sans doute guère la possibilité d'aller vivre dans leur famille. ■

1. Le gouvernement canadien effectue un recensement général tous les dix ans. Les chiffres que nous citons sont extraits du dernier en date, celui de 1981. Voir «Vivre Seul», *Statistique Canada*, Ottawa 1984.

2. Au recensement de 1981, le Canada comptait 24 343 181 habitants.

3. Une loi de 1968 a rendu le divorce plus facile.

4. Territoires du nord-ouest et Yukon, qui sont peu peuplés.

Les « bleuets » et la télédétection

Une étude thermographique sur les cultures de myrtilles dans le nord du Québec.

LES provinces de l'est du Canada, en particulier le Québec, sont grandes productrices de myrtilles, qu'on appelle « bleuets » d'un océan à l'autre (1). La culture du « bleuétier », qui donne des baies d'un bleu sombre, permet de mettre en valeur des terres ingrates et elle a suscité de nombreuses activités économiques depuis que la production des bleuets est passée, il y a une vingtaine d'années, de l'artisanat à l'ère semi-industrielle. En 1982, la production canadienne de bleuets a été de 22 000 tonnes, dont 16 000 tonnes ont été exportées. Les fruits sont exportés frais (4 200 tonnes en 1982, en majeure partie à destination des Etats-Unis, mais aussi vers la France et les Pays-Bas) ou surgelés. Cependant, la productivité biologique des « bleuetières » demeure faible et la production annuelle connaît de fortes fluctuations. C'est que l'exploitation du bleuétier nain est étroitement liée aux variations du climat (gelées tardives ou hâtives), à la pollinisation par les insectes, à l'envahissement par les plantes adventices. Une équipe de chercheurs de l'université du Québec à Chicoutimi mène depuis plus de deux ans une étude biophysique des bleuetières de la Sagamie en utilisant des techniques de pointe (2). Ils cherchent en particulier à mieux comprendre le micro-climat des bleuetières afin d'être en mesure de lutter contre les gels nocturnes qui déciment les bleuets en cours de croissance.

Pour déterminer l'origine, la durée, la localisation, l'intensité des gelées, l'étude de la dynamique des masses d'air est essentielle. La télédétection permet d'analyser et de cartographier les variations

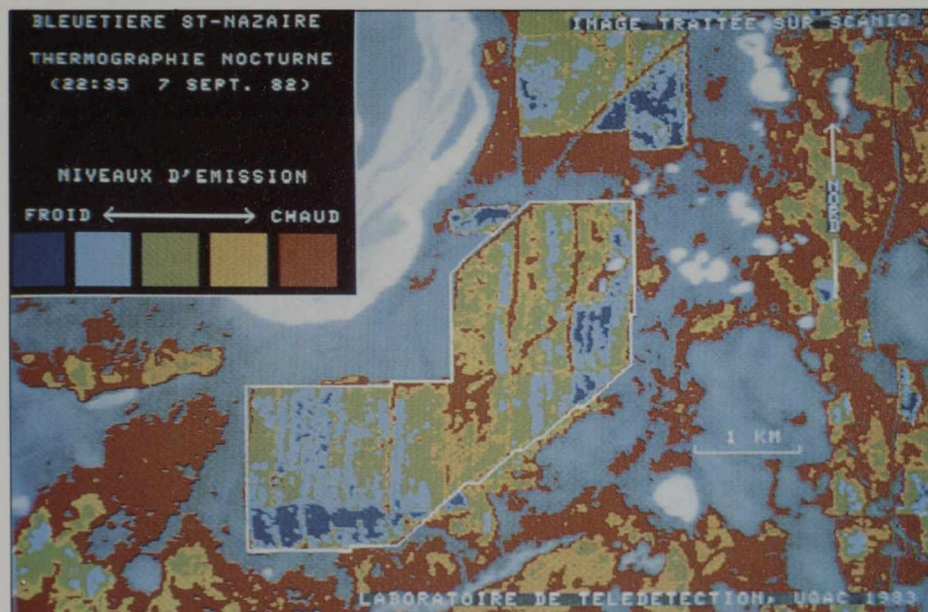
micro-climatiques instantanées sur de grandes surfaces (3).

Le déplacement des masses d'air au cours du phénomène dit d'inversion thermique (succession de couches d'air froid et d'air chaud) qu'on observe la nuit, plus spécialement à certaines époques de l'année, est étudié par survol thermographique. Un avion est équipé d'un capteur multispectral de onze canaux à balayage linéaire. Les survols nocturnes sont effectués au-dessus d'une zone témoin de trois bleuetières, au nord du lac Labrecque, en période d'inversion thermique caractéristique. Les données obtenues sont enregist-

bordure des bleuetières accentuent le mouvement de l'air froid au sol. Les risques de gel sont minimisés dans les milieux où l'inversion thermique est rompue par des conditions topographiques favorables.

Les données de la thermographie aérienne sont ensuite transcrites sur des cartes qui indiquent les zones où le gel nocturne est probable.

L'étude est complétée par des recherches sur le rendement des bleuetières en exploitation et par une analyse biologique des populations de bleuetières. Dans un premier temps, l'équipe des chercheurs



La télédétection permet de cartographier les variations micro-climatiques instantanées.

trées sur bande magnétique, puis analysées et traitées sur ordinateur.

On a pu établir quelles températures extrêmes sont en corrélation étroite avec la topographie des bleuetières. L'air froid s'accumule dans les dépressions fermées, les cuvettes, les ravinements à fond plat, les rides entre les dunes; l'air chaud s'écoule sur les dunes éoliennes, les buttes, les pentes raides. Le pourtour des bleuetières joue un rôle prépondérant dans le comportement thermique des arbrisseaux. Les brèches et les champs agricoles ouverts en

de Chicoutimi se propose de déterminer les corrélations significatives, à l'intérieur des bleuetières, entre les variables biophysiques choisies, dont l'outil cartographique illustre la distribution spatiale. Dans un second temps, ils compareront les bleuetières dans un ensemble régional sous la forme de cartogrammes, cela en vue de déterminer une typologie des bleuetières de la Sagamie. Ils espèrent ainsi être en mesure de proposer des aménagements capables d'accroître la productivité biologique des bleuetières. ■

1. En France, la myrtille porte de nombreux autres noms: abrétier, abrêt-noir, brimbelle, moiret, raisin des bois, etc.

2. Sagamie (Québec): nom donné à la région du Saguenay et du lac Saint-Jean. Le groupe de recherche comprend notamment sept professeurs. Le responsable du programme est M. André Francœur, biologiste.

3. Télédétection: ensemble des techniques capables de fournir à distance, à partir d'un avion ou d'un satellite, les informations relatives à la surface terrestre en utilisant l'émission et la réflexion des rayonnements électromagnétiques dans l'ensemble du spectre.



Regina

REGINA n'est certes pas au nombre des grandes villes canadiennes. Avec ses 165 000 habitants, elle occupe une modeste seizième place sur la liste des vingt-sept villes de plus de cent mille habitants. Sa croissance est cependant soutenue, même si elle l'est moins que celle de Saskatoon, sa rivale. Surtout, elle remplit bien son office de capitale de la Saskatchewan, l'une des trois provinces des Prairies et, des trois, celle qui est restée la plus rurale. Après une période de faible croissance démographique, la principale province céréalière est maintenant en expansion. Les deux premières villes, Regina et Saskatoon, abritent le tiers de ses 960 000 habitants. Comme toutes les villes des Prairies auxquelles le chemin de fer transcanadien a donné naissance, Regina est à peine centenaire. Le lieu-dit qui justifia d'abord la halte des trains s'appelait, en dialecte indien, Oskuna (tas d'os de bisons), nom bientôt transcrit Wascana par les premiers colons, puis remplacé officiellement par Regina en hommage à la reine Victoria. Wascana, appellation qui n'a pas été oubliée, est ainsi devenue la ville de la reine dans la Prairie et enfin la Ville-Reine de la Prairie. Longtemps centre commercial au service des communautés rurales d'un vaste territoire, Regina s'est enrichie d'industries le plus souvent liées aux activités agricoles. Capitale provinciale, la ville est surtout le siège de l'administration et, depuis quelques années, celui d'une université qui est venue s'ajouter à celle de Saskatoon. Les grands établissements publics — entre autres, le palais de l'Assemblée législative, le Centre des arts, le Musée d'histoire naturelle — sont disposés autour du lac Wascana, dans un vaste parc proche du centre, fréquenté par les grands migrateurs ; comme le lac ne gèle pas l'hiver (il reçoit les eaux tièdes d'une centrale électrique), certains oiseaux s'y sont même installés à demeure. Ancienne capitale des territoires du nord-ouest, Regina a servi de quartier général à la célèbre Royal Canadian Mounted Police, aujourd'hui Gendarmerie royale du Canada. Celle-ci y a installé le centre de formation de ses jeunes recrues. Ses cavaliers maintiennent au Canada la grande tradition de l'art équestre.

