



Ottawa, Canada.

Volume 3, No 38

le 17 septembre 1975

## La détérioration du milieu urbain, 1

Discussions entre le Canada et le Portugal sur les pêcheries, 2

Techniques antipollution, 3

Le Concorde au Canada à compter d'avril, 3

Nouveaux timbres, 3

Films canadiens à l'honneur, 3

Si Énergie venait à tomber en panne, 4

"Le monde s'en vient à Québec", 4

Statistique de l'enseignement-estimations, 1975-76, 4

La forteresse de Louisbourg: parc historique national, 5

## La détérioration du milieu urbain

Lors du Congrès des Sciences de la région du Pacifique, le 27 août dernier, monsieur Barney Danson, ministre d'État chargé des Affaires urbaines, a prononcé un discours où il déplore la détérioration du milieu urbain et élabore les moyens entrepris par le Gouvernement pour enrayer ce phénomène. M. Danson a souligné l'importance de la collaboration tripartite entre les paliers de gouvernement et a cité Winnipeg comme exemple de cette collaboration. Voici les passages essentiels de ce discours:

\* \* \* \*

Winnipeg possède tous les éléments d'une bonne ville. Elle possède des universités ainsi que des centres culturels et sportifs; elle offre des exemples d'architecture unique et une base économique essentielle à son rôle. Mais, à cause des grands espaces libres, ces éléments sont souvent très éloignés les uns des autres.

Au fur et à mesure que le centre meurt, il devient de moins en moins pratique de marcher, à plus forte raison dans une ville où les températures pendant l'hiver descendent fréquemment à 40 degrés sous zéro et où des vents de 30 milles à l'heure sont monnaie courante.

Les précieuses caractéristiques naturelles des rivières, leur beauté et leurs possibilités récréatives existent, mais des milliers de citoyens de Winnipeg ne peuvent en profiter.

Cette ville est loin d'être une région de désastre. Elle est au contraire agréable et civilisée et elle a la possibilité de l'être encore plus. Mais elle a aussi la possibilité de l'être encore moins, et c'est pourquoi les citoyens de Winnipeg et leurs représentants de tous les paliers de gouvernement sont décidés, tout comme ceux d'autres villes, de faire de leur mieux pour améliorer leur ville.

Voici un fait saisissant: il y a assez d'espace non utilisé ou mal utilisé seulement dans le centre de Winnipeg pour contenir sa croissance naturelle pour les 15 à 20 prochaines années.

Il incombe aux Affaires urbaines de collaborer avec les autres administrations et les autres parties intéressées pour en venir à un accord sur ce qui doit être fait, sur les politiques qui doivent être élaborées pour passer à l'action.

Lorsque nous nous sommes réunis avec les deux autres paliers de gouvernement afin d'évaluer la situation, nous nous sommes aperçus qu'il existait plus de trente activités majeures indépendantes dans le seul secteur public, chacune ayant une influence sur la croissance de la ville d'une façon particulière et fragmentée et visant souvent des objectifs opposés.

Dans le secteur privé, un certain nombre de projets importants étaient au stade de la planification: un immense complexe d'immeuble à bureaux en plein milieu du centre des affaires.

L'intersection des rues Portage et Main est connue dans tout le Canada surtout au milieu de l'hiver où certaines statues auraient, dit-on, frappé du pied et se seraient blotties les unes contre les autres tout en faisant des remarques à propos du froid.

Du même coup, un autre complexe d'immeubles à bureaux était prévu pour la partie ouest du noyau central. L'une des plus grosses maisons commerciales de la rue Main prévoyait une importante expansion. Cela nous amène à nous demander si l'un de ces projets peut être viable ou non si tous sont entrepris en même temps.

Les sociétés de chemin de fer parlaient de déménager leurs cours de triage alors qu'en même temps, un autre organisme étudiait un autre projet pour construire un passage supérieur au-dessus de ces mêmes cours de triage.

Une autre société de chemin de fer et une importante entreprise de services étudient un immense programme d'aménagement conjoint qui comprendrait des espaces à bureaux et des espaces commerciaux. Ce projet serait d'une telle ampleur qu'il aurait une incidence énorme sur tout l'avenir du noyau central.

Ce ne sont là que quelques exemples de projets privés conçus unilatéralement. Cette tendance se répète de ville en ville dans l'ensemble du pays.

#### Groupes de citoyens

Pendant ce temps, des groupes de citoyens passaient à l'action et proposaient leurs propres façons d'aménager les villes. Il est essentiel que ces groupes participent dès les premiers stades au processus consultatif, mais il est tout aussi essentiel que leurs efforts n'aient pas été faits en vain.

La communauté chinoise vient de terminer une étude avec l'aide d'experts-conseils dans le but de revitaliser le secteur connu sous le nom de quartier chinois. Ce quartier est un élément attrayant et unique de beaucoup de nos villes et il y ajoute de la vitalité; il s'ajoute à la mosaïque culturelle qui donne au Canada une dimension particulière dont nous sommes tous très fiers et entichés.

La municipalité, comme toute municipalité qui progresse, avait aussi ses propres projets.

La ville s'inquiétait déjà du manque de coordination des nombreuses activités du noyau et du manque de ressources pour aborder les problèmes fondamentaux de ce secteur.

Elle a fait une proposition au gouvernement provincial afin de trouver une solution au problème du secteur désavantagé. Elle a aussi consacré des hommes et de l'argent aux programmes d'amélioration de quartiers parrainés par la Société centrale d'hypothèques et de logement: la section du logement de mon ministère que ne restreint pas ses activités au logement, mais s'occupe de la planification et de l'enrichissement des villes.

L'intérêt qu'a manifesté le gouvernement provincial pour l'aménagement de Winnipeg était beaucoup plus qu'accidentel. Winnipeg est la capitale du Manitoba et sa plus grande région urbaine. Près de 50% de la population de la province y vit et un pourcentage encore plus important de son revenu y est produit.

Le gouvernement du Manitoba avait qualifié le noyau de priorité urbaine et avait entrepris un certain nombre d'études importantes avec l'intention de lancer une attaque massive dans le domaine des ressources économiques et humaines. L'activité du gouvernement provincial s'est surtout fait sentir par

des programmes d'aide en matière de bien-être social, de santé, de logement et de culture.

Enfin, à cause de sa juridiction dans certains secteurs tels que l'aéroport, les chemins de fer, les bases militaires, l'emplacement des édifices et des bureaux de gouvernement qui assurent les différents services du gouvernement fédéral, les nombreux programmes de rénovation urbaine et d'amélioration de quartiers, le gouvernement fédéral avait un intérêt considérable pour la croissance de Winnipeg et une influence prédominante à cet égard.

Mon rôle en tant que ministre, comme je l'ai déjà souligné, est de réunir tous ces acteurs. Winnipeg représente un grand défi et une grande possibilité pour nous tous.

#### Organisme tripartite

Nous avons mis sur pied un organisme tripartite réunissant des représentants des administrations fédérale, provinciales et municipales afin qu'elles coordonnent toutes ces intentions disparates et afin que nous établissions notre rôle pour atteindre les objectifs qui serviront le mieux la population de Winnipeg.

Au palier fédéral, nous avons une myriade d'activités; j'en ai mentionné quelques-unes. De plus nous avons adopté certaines lois, telles que la loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer, auxquelles nous pouvons recourir pour le déplacement des cours de triage et des lignes ferroviaires. Ce déplacement permet d'éliminer le délabrement urbain et d'assurer un service ferroviaire tout en libérant de grandes étendues de terrain dans le noyau central de la ville pour favoriser la régénération de ce noyau et la création ou l'amélioration de quartiers. Ces actions nécessitent l'initiative et la participation à la fois de la ville et de la province.

Par l'intermédiaire du Centre de développement des transports du ministère des Transports, nous collaborons avec la ville de Winnipeg et avons engagé des experts-conseils afin qu'ils étudient la possibilité d'un service de transport de masse dans l'un des corridors ferroviaires actuels qui va du centre de la ville à la périphérie.

Au Canada, Winnipeg est aussi l'une des 22 agglomérations urbaines principales, grâce à la SCHL, à faire partie d'un programme spécial de cartogra-

phie urbaine. Ce dernier permet de lever le plan de tous les terrains publics, d'illustrer les services présents et futurs relatifs à l'expansion urbaine ainsi que d'indiquer les obstacles à la croissance et le sens souhaitable que cette dernière devrait prendre.

C'est pourquoi Winnipeg est un exemple dont nous pouvons être fiers et qui illustre bien les réalisations possibles quand les secteurs public et privé unissent leurs forces. Nous sommes en bonne voie de protéger les intérêts de toutes les parties intéressées en coordonnant tous les efforts pour faire de la ville un endroit plus humain et productif où il fait bon vivre et travailler.

#### Discussions entre le Canada et le Portugal sur les pêcheries

Des délégations des Gouvernements portugais et canadiens se sont réunies à Ottawa les 4 et 5 septembre afin de discuter certaines questions en matière de pêcheries d'intérêt commun aux deux pays.

Les deux parties ont reconnu qu'il est devenu impératif d'assurer strictement le respect des obligations découlant de la Commission internationale des Pêcheries de l'Atlantique nord-ouest (ICNAF), en raison particulièrement de la diminution sérieuse des stocks de poissons. Les représentants portugais ont indiqué d'une part qu'ils prenaient des mesures pour améliorer les registres de pêche de leurs bateaux afin d'assurer un meilleur enregistrement des prises fortuites rejetées en mer et d'autre part, qu'ils avaient l'intention d'intensifier leur programme d'échantillonnage pour permettre de faciliter l'évaluation des stocks et de la productivité qu'ils peuvent assurer. Il fut également convenu que sous l'égide du Plan de mise en Application Conjointe de l'ICNAF, des mesures seraient prises pour permettre à des inspecteurs portugais des pêcheries de travailler conjointement avec des inspecteurs canadiens en vue d'assurer la mise en application des règlements de l'ICNAF.

La délégation portugaise déclara que son Gouvernement avait l'intention de désigner sous peu un responsable portugais des pêcheries qui serait en poste à St-Jean-de-Terre-Neuve. Ce représentant agirait régulièrement et directement avec les autorités cana-

diennes en ce qui a trait à la mise en application et au contrôle des mesures de conservation, ainsi qu'aux autres questions qui sont reliées.

Les deux délégations ont passé en revue les propositions canadiennes pour la conservation et la gestion des stocks de poissons au large de la côte atlantique canadienne.

Les deux délégations ont accordé une grande importance à leur coopération future dans le domaine des pêcheries. La délégation portugaise déclara qu'aussi longtemps que les ressources vivantes de la mer sont utilisées d'une manière rationnelle et dans un esprit de conservation en vue d'assurer les intérêts généraux de l'humanité, le Portugal reconnaît au Canada, en qualité d'État riverain, des droits économiques dans une zone adjacente et au-delà de sa juridiction présente en matière de pêcheries, conformément au consensus qui se dégage à l'heure actuelle au sein de la 3<sup>ième</sup> Conférence des Nations Unies sur le Droit de la mer.

### Techniques antipollution

Le ministre d'Environnement Canada, madame Jeanne Sauvé, a lancé le nouveau programme de développement et de démonstration des techniques antipollution en signant un contrat de \$1,158,000 avec la *Great Lakes Paper Company Limited* de Thunder Bay.

Aux termes de cette entente de partage des frais, la société doit aménager dans sa nouvelle fabrique des installations qui permettront de recycler complètement les effluents du traitement du papier. L'eau propre employée pour le refroidissement sera le seul rejet liquide.

Le fonctionnement efficace du nouvel équipement représentera un progrès important dans le domaine des techniques antipollution et fera de cette usine de pâte kraft blanchie la première au monde à ne pas rejeter d'effluents.

Ces nouvelles techniques ont été mises au point au Canada par des chercheurs canadiens et offrent de grandes possibilités pour la lutte contre la pollution dans l'ensemble de l'industrie de pâtes et papiers.

Le contrat relatif au programme de développement et de démonstration des techniques antipollution stipule que la *Great Lakes Paper Company* devra

évaluer ses expériences et en tenir un compte rendu en insistant particulièrement sur la description des limitations de l'équipement et des opérations. De plus, le contrat garantit que ces techniques seront gratuitement mises à la disposition des autres sociétés intéressées au Canada.

Le programme d'Environnement Canada vise à stimuler le développement et la démonstration de nouvelles techniques antipollution en fournissant une partie du capital et en absorbant une partie des coûts de fonctionnement requis pour insérer ces techniques dans le processus de fabrication.

### Le Concorde au Canada à compter d'avril

L'avion supersonique Concorde offrira un service régulier de passagers à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1976 et, le 1<sup>er</sup> avril, ce service s'étendra à l'Amérique du Nord. C'est ce qu'a annoncé M. Roger Munt, gérant des ventes aux États-Unis pour la *British Aircraft Corp.* de Londres.

Les vols desserviront les principales villes canadiennes, à commencer par Toronto, puis Montréal et Vancouver, et enfin, Winnipeg, Calgary et Edmonton.

M. Munt a ajouté que les gouvernements anglais et français avaient autorisé la construction de 20 avions Concorde dont huit sont déjà complétés. Deux fois plus rapide que le son, le Concorde peut couvrir une distance de 4,000 milles. Dès que cet avion sera introduit sur le marché, il sera possible de voyager vers n'importe quel point du monde en moins de 15 heures.

Le vol de Londres à New York s'effectuera en trois heures, 15 minutes, et celui de Montréal à Vancouver en moins de deux heures.

### Nouveaux timbres



Le ministre des Postes, M. Bryce Mackasey, a annoncé l'émission de quatre nouveaux timbres consacrés aux navires côtiers canadiens qui ont aidé à garantir la sécurité, la prospérité et l'indépendance du Canada.

Ces timbres ont été dessinés par M. Tom Bjarnason, de Toronto, et représentent les navires, le *Beaver*, reproduit selon le procédé de la gravure sur acier et de la photogravure en vert sombre, le *Neptune*, reproduit selon le même procédé en bleu ardoise, le *William D. Lawrence*, en sépia sombre, et le *Quadra*, en sépia clair.

Ces timbres seront tirés à 26 millions d'exemplaires et imprimés par la *British American Bank Note Company*, d'Ottawa. Il seront émis le 24 septembre.



### Films canadiens à l'honneur

Deux films canadiens ont figuré parmi les gagnants au neuvième Festival international du film touristique à Tarbes, Pyrénées, France le 13 juin dernier.

Le trophée Crin Blanc, signe de distinction très convoité, a été décerné au film *Sananguagat: Inuit Masterworks*, présenté par l'Office national du film. Primé pour l'authenticité, l'originalité et la poésie de ses images, le film illustre les valeurs essentielles de la vie des Inuits (peuple esquimau).

Le prix spécial du jury a été remis à *Mirrors to the Sun*, une présentation de l'Office de tourisme du Canada.

*Sananguagat: Inuit Masterworks*, une coproduction de l'Office national du film du Canada et du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, est un film en couleurs disponible en 16 ou 35mm. Derek May est le metteur en scène et David de Volpi et Ernest McNabb sont responsables de la photographie. Le temps de projection est de 24 minutes 51 secondes.

Ce film présente une exposition de sculptures esquimaudes, provenant de

collections publiques et privées, assemblées par le Conseil canadien des arts esquimaux.

Tout le long du film, la terre d'origine forme l'arrière-plan et une sorte de halètement rythmique se fait entendre. Ce chant rituel esquimau porte le nom de chant de gorge.

*Mirrors to the Sun*, une production du ministère de l'Industrie touristique de la Colombie-Britannique, est un film en couleurs de 16 ou 35mm dont la durée est de 23 minutes 14 secondes. Norman Keziere est le metteur en scène-cameraman. *Mirrors to the Sun* décrit le panorama grandiose de la Colombie-Britannique, vu à travers un kaléidoscope. Les montagnes s'entrechoquent et s'écroulent, les rivières débordent, les hordes de bétail se ruent de panique. Les effets cinématographiques captent la vigueur et la diversité de la vie dans cette province tandis qu'un narrateur en raconte l'histoire.

### Si Énergie venait à tomber en panne

Avez-vous déjà entendu parler d'Énergie, surnom familial donné à la pièce d'équipement la plus essentielle au succès du projet de la baie James?

Énergie n'est certainement pas de taille à concurrencer les gros camions de 110 tonnes qui travaillent à LG-2 ou les deux énormes pelles capables de prendre 30 tonnes de roches d'un seul coup. Et pourtant, Énergie est bien plus important qu'eux et ne pourrait pas se permettre de tomber en panne.

Énergie, c'est un avion quadrimoteur Hercules capable de transporter 52,000 livres de marchandises à chaque coup d'ailes et de les déposer pratiquement sur une surface grande comme un mouchoir de poche (en gravier) par n'importe quel temps.

Pendant tout l'hiver dernier, Énergie n'est jamais resté immobilisé plus de douze heures d'affilée et encore, c'est parce qu'il avait besoin de réparations.

Piloté par trois équipes de Québécois, Énergie a volé 24 heures sur 24 pendant tout l'hiver dernier, amenant sur les chantiers les plus isolés les matériaux de construction ou l'équipement lourd provenant directement de Montréal ou Québec.

En un mois, il a transporté à lui seul cinq millions de livres de cargo, alors que toute l'aviation militaire cana-

diennne n'en transporte que deux millions de livres par mois, en moyenne. Jamais Énergie n'est resté bloqué à Montréal par la tempête; même quand tous les autres appareils étaient cloués au sol, lui décollait sans problème, faisant baver d'envie les pilotes des autres lignes.

Le record d'Énergie, ça aura été de transporter jusqu'au lac Pau un énorme bulldozer de 52,000 livres, au moment où il n'y avait encore absolument aucun campement sur place. On avait fabriqué une piste de glace sur le lac en pompant de l'eau sur le revêtement de glace naturel et l'avion s'est posé presque sans problème.

Tout au plus a-t-on été obligé de remplacer des centaines de rivets qui ont cédé sous le ventre de l'appareil lorsqu'il a touché le sol: la charge était trop concentrée et l'avion a plié sous l'effort.

Avec Énergie, on transporte de tout: réservoirs de carburant, chambres froides pour les cuisines, tables de billard pour les salles de repos des ouvriers, matériaux de construction, fournaies, machinerie de toute sorte, etc.

Acheté au gouvernement des Philippines pour la somme de \$6 millions, cet avion Hercules coûte environ \$1,000 par heure de vol. Comme il lui faut à peine deux heures pour relier Montréal à LG-4 ou LG-2, on a découvert qu'il est non seulement plus rapide mais aussi plus économique de l'utiliser de préférence au transport routier pour des pièces stratégiques.

Même s'il permet d'acheminer des quantités de marchandises bien supérieures, le transport routier est en effet très long et il faut tenir compte de tous les incidents possibles, des transbordements, du salaire des chauffeurs, etc.

Par exemple, il n'y avait que 70 milles entre LG-3 et LG-4 par la route temporaire, l'hiver dernier. Et pourtant, on rapporte qu'il fallait environ 45 heures aux camions lourds pour parcourir cette courte distance. Dans plusieurs cas, il a fallu plus de 75 heures pour venir à bout de toutes les embûches de ce trajet routier.

Dans ces circonstances, quand on attend des pièces de rechange pour une pièce de machinerie qui n'a pas résisté aux rigueurs de l'hiver, on préfère beaucoup le Hercules à tous les camions.

Sources: *Le Devoir*, Montréal, le 10 septembre 1975, par Gilles Provost.

### "Le monde s'en vient à Québec"

Le 9 septembre dernier, le film "Le monde s'en vient à Québec" réalisé par l'Office national du film sur le Festival international de la jeunesse francophone (Superfrancofête) tenu à Québec en août 1974, fut présenté à Ottawa.

Monsieur Allan J. MacEachen, secrétaire d'État aux Affaires extérieures et monsieur Marc Lalonde, ministre de la Santé et du Bien-être social, assistaient à la projection du film, de même que plusieurs personnalités politiques et diplomatiques.

Rétrospective en images de la grande fête de la jeunesse francophone de l'été 1974, le film est un documentaire haut en couleurs, où danse, musique et spectacles de plus de 2,000 participants, défilent à un rythme envoûtant, recréant l'atmosphère qui régnait à Québec lors de la Superfrancofête.

"Le monde s'en vient à Québec", est une réalisation de Richard Sadler et une production de l'Office national du film du Canada en collaboration avec le ministère des Affaires extérieures.

### Statistique de l'enseignement-estimations, 1975-76

Les plus récentes estimations faites par Statistique Canada pour l'année académique 1975-76 indiquent que les effectifs scolaires vont augmenter de 3.5% dans les universités et de 4.4% dans les collèges tandis que le nombre d'étudiants va continuer à décliner au primaire et au secondaire.

Les effectifs scolaires des universités vont atteindre environ 363,000 et ceux des collèges 220,000. Le nombre d'enseignants à plein temps dans les établissements postsecondaires sera de 47,700, un gain de plus de 1,300 (2.9%) sur 1974-75.

Les effectifs doivent baisser de 1.3% à 5.5 millions au primaire et au secondaire, comparativement à 5.6 millions l'année précédente. La baisse va se poursuivre jusqu'en 1980 à la suite du faible taux de natalité de la dernière décennie. Le nombre d'enseignants à plein temps sera d'environ 271,800 cette année, soit 800 de moins qu'en 1974-75.

Les dépenses affectées à l'enseignement pour l'année académique en cours

seront de l'ordre de \$12.2 milliards, une hausse de 15.5% par rapport à l'année précédente. Par rapport au revenu personnel et au Produit national brut, les dépenses ont continuellement baissé depuis 1971. Bien que le coût de l'éducation ait augmenté en chiffres absolus, ces dépenses n'ont pas augmenté aussi rapidement que les autres services sociaux.

A l'échelle nationale, les dépenses par capita en faveur de l'éducation se sont élevées à \$472 en 1974. L'Alberta vient en tête avec \$497, suivie par l'Ontario (\$489) et le Québec (\$479). Viennent ensuite le Manitoba (\$450), l'Île-du-Prince-Édouard (\$449), la Nouvelle-Écosse (\$441), la Saskatchewan (\$415) et la Colombie-Britannique (\$412). Les dépenses per capita ont été de \$396 à Terre-Neuve et au Nouveau-Brunswick.

### La forteresse de Louisbourg: parc historique national

#### Tableau historique

Immense spectre grisâtre dressé sur un rivage rocaillieux et battu par le vent, Louisbourg évoque le rêve d'empire caressé par un roi de France en 1713. La guerre de la Succession d'Espagne vient de se solder par une défaite, et seule l'habileté consommée des négociateurs, délégués par Louis XIV à Utrecht, empêche la France de perdre toutes ses colonies sur le littoral de l'Amérique du Nord. L'Angleterre hérite de la Nouvelle-Écosse, alors l'Acadie, de Terre-Neuve et du territoire de la Compagnie de la Baie d'Hudson. La France, elle, conserve l'Île-du-Cap-Breton, alors Isle Royale, l'Île-du-Prince-Édouard et les deux îlots rocheux de Saint-Pierre et Miquelon.

Devant la nouvelle menace qui plane autant sur ses pêcheries du golfe Saint-Laurent et de l'Atlantique-Ouest que sur ses colonies à l'intérieur des terres, la France décide, plutôt sur le tard, de protéger la voie d'eau conduisant à Québec et au pays au-delà. On dresse donc le plan de grandes fortifications qui défendront l'embouchure du Saint-Laurent. Et les travaux commencent en 1720.

Trente années de paix fragile entre la France et l'Angleterre suivent le traité d'Utrecht. Elles donnent aux bâtisseurs de Louisbourg le temps d'élever une

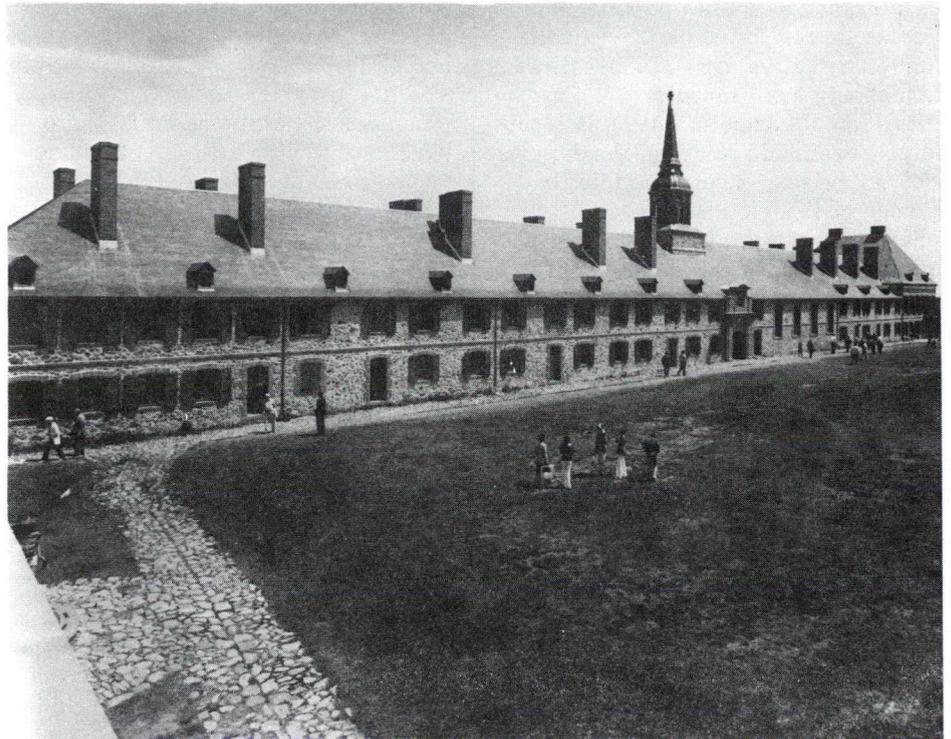


Photo: Bureau du Tourisme, Gouvernement du Canada.

*La Forteresse de Louisbourg, en Nouvelle-Écosse, après sa reconstruction.*

forteresse et de voir l'enceinte devenir un comptoir rivalisant avec Québec.

Des difficultés quasi insurmontables surgissent. L'alternance du dégel et du gel, caractéristique du printemps sur la côte de l'Atlantique, nuit au mortier de chaux utilisé par les Français. Les murs ne tardent pas à exiger des réparations sans fin. Le problème est si aigu que, pendant les deux sièges de Louisbourg, les défenses s'écroulent presque tout autant par suite des reculs des canons sur les remparts que sous les coups de feu de l'ennemi.

La main-d'oeuvre pose un problème chronique: elle est dispendieuse et difficile à obtenir. Les entrepreneurs eux-mêmes ne sont pas à l'abri de tout reproche. La corruption est de pratique courante, et l'argent destiné à Louisbourg tombe plutôt dans les poches de bien des gens qui n'y ont pas droit. L'énormité des sommes engouffrées dans l'île lointaine aidant, les Parisiens, à l'exemple des habitants de la Nouvelle-Angleterre, acceptent sans sourciller le mythe d'une Louisbourg imprenable.

La physionomie de la petite ville reflète bien sa vocation de havre pour les flotilles de pêche françaises qui

se servent des installations du port pour faire sécher leurs prises avant de les expédier en Europe.

Si l'on prévoyait pour le port des défenses telles qu'elles excluent presque la possibilité d'en forcer l'entrée, on prêtait peu d'attention à la campagne environnante. La ceinture de fortifications, du côté de la terre, s'appuie sur une ligne naturelle de légères éminences mais, non loin, se présente une chaîne de collines basses dont certaines se rapprochent des fortifications au point de pouvoir les menacer si un ennemi vient à en tirer parti. Les collines offrent toutes, cependant, d'excellentes positions pour l'artillerie de siège.

Faute d'armer les collines ou de pourvoir la forteresse de batteries de canons qui commanderaient les hauteurs, les Français courent à leur perte. La preuve en est donnée en 1745, année de la déclaration de guerre de la France à l'Angleterre. La population de la Nouvelle-Angleterre lève une armée pour attaquer Louisbourg et la marine britannique assure le transport des troupes. Après un siège de 46 jours, la place forte réputée imprenable capitule.

Mais la paix conclue par l'Angleterre

et la France à Aix-la-Chapelle annule la victoire remportée par la Nouvelle-Angleterre et, en avril 1748, restitue Louisbourg aux Français.

En 1756 s'engage la lutte finale pour la possession du Nouveau-Monde; elle met aux prises, encore une fois, la France et l'Angleterre.

Sans une escadre puissante pour patrouiller sur les côtes et au large, il devient impossible de protéger Louisbourg. Une armée britannique, commandée par sir Jeffrey Amherst, investit et prend la forteresse en 1758 pour la seconde fois.

On décide alors que, même si les Français revenaient comme en 1748, ils ne retrouveraient plus leur forteresse. On passe donc l'été de 1760 à en démanteler les ouvrages militaires. En 1928, le gouvernement du Canada proclame lieu historique national l'aire de la place forte disparue.

Pendant le temps qu'a duré la dégradation de la forteresse et qui a pris fin avec l'établissement d'un parc national, l'emplacement avait dégénéré, à toutes fins utiles, en une carrière de pavés de grès, de briques et de moellons. Les ruines ont servi, en effet, à édifier des fondations de maisons, des encaissements de routes ainsi que la chaussée actuelle donnant accès à la forteresse. Des édifices situés aussi loin qu'Halifax et Boston furent érigés à même des pierres provenant de ces fortifications où se déroulèrent des événements marquants de l'histoire.

### La reconstruction

Les premières tentatives de restauration remontent au début du siècle, mais n'aboutirent à aucun résultat concret puisqu'on ne disposait pas des installations et des fonds nécessaires. A tout prendre cependant, l'ancienne

place forte demeura une succession de monceaux de pierres envahis par des herbes folles jusqu'au réveil d'intérêt suscité, en 1961, par le lancement du programme fédéral tendant à rendre sa physionomie du XVIIIe siècle à une partie, au moins, de Louisbourg.

La décision était motivée par l'intention de donner de l'emploi aux mineurs déplacés des houillères du Cap-Breton. Pour commencer, on a affecté les mineurs à la construction d'ateliers et d'installations pour l'apprentissage que l'on destinait aux divers corps de métiers appelés à participer à la reconstruction. Puis, on leur a fait apprendre la taille de la pierre, la maçonnerie, la menuiserie et la coupe du bois.

Pendant ce temps-là, les historiens fouillaient dans les archives et les collections de la France, de la Grande-Bretagne, du Canada et des États-Unis à la recherche de renseignements inédits sur Louisbourg. Les archives de Louisbourg comprennent maintenant plus de 500,000 documents, journaux de bord, cartes géographiques et plans.

Les renseignements historiques et archéologiques ainsi recueillis sont fort révélateurs de la vie à l'ancienne Louisbourg et sont également d'un grand apport pour l'étude de la culture

française en Amérique du Nord.

Dès qu'une particularité de Louisbourg a fait l'objet de recherches historiques et de fouilles archéologiques, un groupe d'étude, composé d'historiens, d'archéologues, de dessinateurs et, au besoin d'ingénieurs, d'architectes et d'interprètes, se forme pour exécuter les dessins d'avant-projet.

A partir de ces esquisses préliminaires, les dessinateurs des Services techniques produisent les dessins d'exécution. Ces plans définitifs couvrent vingt feuilles, s'ils se rapportent à un petit bâtiment, et une cinquantaine s'il s'agit d'un bâtiment plus gros. Pour les casernes du bastion du roi, il a fallu cent feuilles, et chacune a demandé en moyenne une semaine de travail.

Si l'on songe que la restauration s'étendra à une cinquantaine de bâtiments et à une chaîne d'ouvrages défensifs imposants, on peut se faire une idée de l'énorme travail que cela comportera.

Avec la restauration, Louisbourg reprend graduellement son visage de 1745, juste avant le premier siège. A cette époque, la forteresse venait d'être achevée; par la suite, on dut constamment lui apporter des modifications et des réparations.



La cuisine du gouverneur à la Forteresse de Louisbourg, avec un mobilier des XVIIe et XVIIIe siècles.

*Hebdo Canada* est publié par la Direction de l'information, ministère des Affaires extérieures, Ottawa, K1A 0G2.

Il est permis de reproduire les articles de cette publication, de préférence avec indication de source. La provenance des photos, si elle n'est pas précisée, vous sera communiquée en vous adressant à Mlle Y. DuSault, éditeur.

*This publication is also available in English under the title Canada Weekly.*

*Algunos números de esta publicación parecen también en español bajo el título Noticiario de Canadá.*

*Ahnliche Ausgaben dieses Informationsblatts erscheinen auch in deutscher Sprache unter dem Titel Profil Kanada.*