

CAL
EA925
C12

#38/janv. '77
DOCS

LIBRARY E A / BIBLIOTHÈQUE A E



3 5036 01029806 8

CANADA

d'aujourd'hui 

EXTERNAL AFFAIRS
AFFAIRES ÉTRANGÈRES
OTTAWA

JAN 31 1977

LIBRARY / BIBLIOTHÈQUE



L'aéroglysieur «Voyageur» dans le port de Toronto. Page 2.

 rôles nouveaux de la femme dans la famille 
communications dans les Rocheuses  faune : le Fou
de Bassan  économie : une stratégie de l'énergie 
mer : histoire du «Bluenose»  la circulation dans
les grandes villes  artistes de la côte atlantique 

actualités

Notre couverture

L'aéroglesseur pourrait, pense-t-on, rendre des services dans les ports en voie d'extension dont les installations répondent avec peine à la demande croissante du trafic. Servis par une petite flotte d'aéroglesseurs assurant les transbordements, les cargos porte-conteneurs pourraient mouiller assez loin de la côte. Ils n'occuperaient pas, à quai, une place qui fait le plus souvent défaut, les opérations de chargement et de déchargement seraient effectuées hors des lieux encombrés et les conteneurs, acheminés le plus possible par eau jusqu'à l'arrière-pays, ne viendraient



L'aéroglesseur « Voyageur »

plus surcharger à terre les voies d'accès aux ports. La Bell Aerospace Canada étudie la mise sur pied d'un tel système, avec son aéroglesseur « Voyageur », pour le port de Lagos, capitale du Nigé-

CANADA d'aujourd'hui

Rédaction, administration
18 rue Vignon, 75009 Paris
Organe d'information
des ambassades du Canada
Janvier 1977, N° 38
Nos lecteurs sont priés
de signaler leurs changements
d'adresse (avec code postal):
joindre la dernière
étiquette d'expédition.
Photos: Bell Aerospace Canada Textron (Grand Bend, Ontario), page 1;
Office national du film; Nova Scotia Communication and Information Centre (Halifax); B.C. Hydro and Power Authority (Vancouver); Frank Lapointe; Hermes Electronics Ltd (Ottawa); Conseil des ministres de l'éducation.
Imprimé en Belgique
par Brepols, Turnhout.

ria. Long de 22 mètres et large de 11 mètres, le Voyageur peut transporter une charge utile de vingt-cinq à trente tonnes. Une dizaine d'engins de ce type assureraient, prévoit-on, entre la côte et un cargo mouillé à cinq kilomètres au large, une rotation qui permettrait de mettre à terre cinquante conteneurs par jour.

Relations interbancaires

Les sept plus grandes banques canadiennes font maintenant partie de la Society for worldwide interbank financial communications (Swift). Cette société de type coopératif a pour objectif de transmettre les messages de banque à banque à l'aide des télécommunications alors que la majeure partie des règlements internationaux se font encore par voie postale. Créée en 1970, la Swift compte aujourd'hui trois cent soixante-dix membres dans quinze pays d'Amérique du Nord et d'Europe occidentale. Son réseau informatisé repose sur deux centraux de répartition situés à Bruxelles, siège de la société, et à Amsterdam.

Congrès de médiateurs

C'est à Edmonton, capitale de la province d'Alberta, que s'est réuni en septembre le premier congrès international des médiateurs, appelés aussi ombudsmen ou protecteurs du citoyen. Plus de cinquante pays étaient représentés. Huit des dix provinces canadiennes ont un médiateur et les deux autres s'apprentent à créer ce poste. L'Alberta a été, en 1967, la première à s'en doter.

Télescope au mont Mégantic

L'université de Montréal fait construire actuellement un télescope d'assez grandes dimensions (1,6 mètre d'ouverture) dont elle partagera les services avec l'université Laval (Québec). Ainsi sera créé l'Observatoire astronomique du Québec. L'instrument, réplique exacte d'un télescope construit aux États-Unis pour un observatoire brésilien, sera situé sur le mont Mégantic (1208 mètres d'altitude), à quelque deux cents kilomètres à l'est de Montréal. La montagne est

isolée au milieu d'un terrain assez plat, ce qui réduit les turbulences de l'air au sommet. Les astronomes québécois ne disposent pour l'instant que du petit télescope de l'université Laval. Celui du mont Mégantic leur permettra, a dit son directeur, de ne plus aller «quêter du temps d'observation dans d'autres observatoires d'Amérique du Nord».

Jeunes Indiens au bois

Les Indiens du Canada qui vivent de la chasse et de la pêche sont de moins en moins nombreux. La plupart d'entre eux, surtout dans l'est du pays, occupent des emplois salariés dans des entreprises, ce qui les tient nécessairement éloignés de la forêt. Quant aux enfants des écoles indiennes, ce n'est guère que par les récits de leurs grands-parents qu'ils peuvent imaginer ce qu'était la vie dans les bois. Pour initier les jeunes Indiens au mode d'existence de leurs aïeux, les autorités scolaires d'une réserve du Québec, Manowan, ont organisé l'hiver dernier un camp d'une semaine dans une région isolée de la haute Mauricie. Une vingtaine d'enfants de huit à onze ans, accompagnés de leurs maîtres et de leurs parents, y ont participé. Montage des tentes, installation des feux, ramassage du bois mort, pose de pièges à castors et de filets de pêche sous la glace, reconnaissance d'empreintes d'animaux sauvages ont constitué l'essentiel des activités des jeunes. Cette expérience originale, dont la préparation en classe s'est étendue sur



une année, a fourni la matière d'un film documentaire, «Manowan au bois», destiné aux écoles indiennes. Elle a été jugée assez intéressante pour être donnée en exemple de pédagogie active.

Rétrospective Molinari

La Galerie nationale a donné l'été dernier, à Ottawa, une rétrospective des œuvres de Gui-

do Molinari, l'un des chefs de file de la peinture abstraite au Canada. Né en 1933 à Montréal, Molinari évolua d'abord dans le milieu des peintres automatistes groupés autour de Borduas. «Après avoir beaucoup appris à leur contact», le jeune artiste s'orienta, aux alentours de 1955, vers la rigueur géométrique et le plasticisme, puis il élimina progressivement toute coexistence entre des formes et des dimensions différentes. A partir de 1962 et jusqu'en 1969,



Guido Molinari en 1953

Molinari fit porter sa recherche sur les qualités dynamiques et rythmiques de la couleur, peignant des bandes chromatiques de dimensions rigoureusement égales et juxtaposées en séries afin de créer, par la complexité du rythme structurel, un nouvel espace pictural. Il y a deux ans, l'artiste a commencé une nouvelle série de recherches sur les rapports dynamiques entre des formes colorées triangulaires de dimensions inégales à l'intérieur du rectangle du tableau. L'exposition d'Ottawa groupait cinquante toiles exécutées de 1951 à 1973 et une trentaine de dessins à l'encre de Chine datés de 1953 à 1956.

Agitation dans les prisons

Après une longue accalmie, des incidents violents se sont produits, au cours des derniers mois, dans des prisons canadiennes dites «à sécurité maximale». Deux d'entre elles ont subi d'importants dégâts matériels causés par les détenus, mais il n'y a eu de victimes ni parmi ceux-ci ni parmi les gardiens. La surpopulation explique pour une part la conduite des prisonniers. En raison de l'accroissement de la délinquance dans les grandes villes, la population pénale (environ dix mille personnes) s'accroît en effet au taux moyen de 6,5 p. 100 par an, contre 2,5 p. 100 au cours des vingt-cinq dernières années.



Les rôles nouveaux de la femme dans la famille

Une lente évolution vers le partage des tâches



Au cours des dernières décennies, la famille canadienne a subi bien des transformations dues en particulier à l'urbanisation provoquée par le développement industriel. Les changements qui ont affecté la famille ont fait que, d'unité de production et de consommation, elle est devenue essentiellement unité de consommation. La famille urbaine, en effet, à la différence de la famille rurale, n'est plus une cellule dont tous les membres travaillent en équipe pour produire les biens nécessaires à leur subsistance. Un ou plusieurs de ses membres travaillent contre rémunération et permettent à la cellule familiale de vivre de ce revenu. Cette transformation fondamentale a touché chacun de ses membres de façon différente.

De la ferme à la ville

C'est la femme qui a été le plus affectée par cette évolution. Alors que le travail de la fermière était — et est encore — un travail pénible, celui d'une maîtresse de maison moderne est physiquement moins fatigant. On pouvait donc penser que la tâche de maîtresse de maison était devenue plus agréable et plus enviable.

Force est cependant de remarquer que les femmes à la maison passent

autant de temps qu'autrefois aux travaux domestiques. En outre, la signification de leur travail a changé. S'il est en effet admis que la contribution de la fermière à l'entreprise familiale était aussi utile à l'exploitation que celle du chef de famille, les appareils ménagers et les services, en allégeant le travail de la maîtresse de maison, ont fait aussi qu'elle est devenue "remplaçable". Surtout, alors que, dans la société agraire, les conjoints comptaient économiquement l'un et l'autre, la ménagère moderne dépend entièrement de son mari du point de vue financier; cette dépendance la met dans un état d'assujettissement à l'égard de l'époux.

Le rôle de la mère est en même temps devenu plus absorbant. Par la conjugaison d'un travail ménager qui lui demande moins d'efforts et du rétrécissement du cadre de l'habitation, qui interdit aux jeunes enfants d'aller jouer seuls dehors, faute d'espace ou à cause des dangers de la rue, la mère s'est trouvée de façon beaucoup plus étroite en compagnie de ses enfants.

Sans beaucoup de contacts avec d'autres adultes, puisqu'elles pouvaient tout faire elles-mêmes à l'intérieur de la maison, sans possibilité d'évasion, sans indépendance fi-

nancière, beaucoup de ménagères ont eu le sentiment d'être confinées entre leur mari et leurs enfants. La maîtresse de maison "traditionnelle" est en fait une créature nouvelle qui a à subir des tensions nouvelles, mais devant laquelle s'ouvre aussi la possibilité d'échapper aux contraintes qui pèsent sur elle.

Une analyse des tendances traduisant la réaction des femmes à ces tensions et faisant apparaître une adaptation aux changements intervenus au cours des dernières décennies dans les fonctions respectives des membres de la famille doit pouvoir indiquer le type de structure vers lequel évolue la famille canadienne (1).

Mariage et divorce

On aurait pu penser que les femmes réagiraient aux tensions issues des changements qui ont marqué la cellule familiale en se mariant moins. Or l'étude des taux de nuptialité des

1. L'évolution de la famille depuis que le Canada est passé d'une société agraire à une société industrielle et les tendances d'ordre général affectant le rôle des femmes au sein de la famille canadienne ont fait l'objet d'une analyse rigoureuse et nuancée dans un ouvrage collectif publié sous la direction de Gail Cook, directeur de la recherche du Canadian Economic Policy Committee à l'Institut de recherches C.D. Howe. Notre article s'en inspire largement. Pouvoir choisir, 240 p., Statistique Canada, Ottawa 1976.

Les rôles nouveaux de la femme dans la famille

deux décennies précédant le recensement de 1971 ainsi que des changements dans l'âge du mariage montre que les Canadiennes se marient toujours autant, et même plus tôt. Cela ne cadre pas avec l'idée préconçue selon laquelle la femme éviterait le mariage pour ne pas avoir à en subir les contraintes.

On s'aperçoit néanmoins que les ménages dits familiaux (mari et femme avec ou sans enfants célibataires) ont quelque peu diminué en importance par rapport aux ménages non familiaux (composés d'une seule personne) si l'on compare les chiffres de 1961 et de 1971. En 1961, les ménages familiaux représentaient 86,7 p. 100

des foyers canadiens ; en 1971, ils ne comptaient plus que pour 81,7 p. 100. Il est difficile de trouver la cause de ce changement, qu'on ne peut expliquer, ainsi qu'on vient de le voir, par un refus du mariage et de la vie familiale en général. Il est probablement dû à la tendance qu'ont les jeunes adultes à vivre seuls avant de devenir, en se mariant, membres d'un nouveau ménage familial. Cette tendance peut s'interpréter comme un signe de tension au sein de l'institution familiale dans les rapports enfants/parents, mais il est probable que l'augmentation de la proportion des ménages non familiaux répond à des causes démographiques (surnatalité d'après guerre).

C'est le taux de divorcialité qui reflète, plus qu'aucun autre indicateur, les tensions matrimoniales. Cependant, ces tensions ne sont pas les seuls préalables au divorce. Encore faut-il que celui-ci soit possible légalement et acceptable du point de vue social. Si donc le divorce est un signe certain de tensions conjugales, l'absence de divorce ne peut s'interpréter comme une absence de tensions conjugales. C'est ainsi que le nombre des divorces a beaucoup augmenté au Canada entre 1968 et 1969 du fait de l'adoption, en 1968, de lois libéralisant le divorce. Mais, même depuis 1969, de plus en plus de mariages sont dissous ce qui tendrait à indiquer que les tensions conjugales sont en hausse ou encore que les femmes sont de moins en moins disposées à les supporter. A cet égard, on constate que les demandes en divorce proviennent plus souvent des femmes (près de 70 p. 100 des cas lorsque des enfants sont en cause), en dépit de leur vulnérabilité économique.

Le travail à l'extérieur

Il semble bien que le grand moyen choisi par les femmes pour échapper aux nouvelles tensions de la vie familiale soit le travail à l'extérieur. La proportion des femmes exerçant une profession est passée au Canada de 23,4 p. 100 en 1931 à 37,9 p. 100 en 1972 et l'accroissement de la participation féminine au marché du travail touche aussi bien les femmes mariées que les célibataires. La femme mariée sans enfant qui exerce une profession n'est pas dans une situation de

conflit. Au contraire, pour les mères d'enfants d'âge scolaire ou préscolaire désirant travailler, le conflit est inévitable : les mères ont beaucoup de difficultés à faire garder leurs enfants et, d'une manière générale, à combiner leur vie familiale et le travail à l'extérieur, d'autant plus que les pères considèrent d'ordinaire que les travaux domestiques et les enfants



L'âge de l'école maternelle : les mères commencent à penser à des activités extérieures.

conflict. Au contraire, pour les mères d'enfants d'âge scolaire ou préscolaire désirant travailler, le conflit est inévitable : les mères ont beaucoup de difficultés à faire garder leurs enfants et, d'une manière générale, à combiner leur vie familiale et le travail à l'extérieur, d'autant plus que les pères considèrent d'ordinaire que les travaux domestiques et les enfants

sont du ressort de la femme plutôt que du domaine commun aux deux parents. Travailler tout en élevant de jeunes enfants exige donc de la part de la mère-épouse un niveau élevé de besoin ou de motivation (2). Or on constate que le taux d'activité des mères s'est accru, entre 1967 et 1973, au rythme annuel de 8,1 p. 100.

Il est instructif de voir que la participation à la vie active des mères de vingt-cinq à trente-quatre ans augmente à mesure que le plus jeune enfant grandit et que, malgré l'insuffisance des garderies, 32,6 p. 100 des mères d'enfants âgés de moins de six ans exercent une profession. Il s'agit là d'un phénomène important qui montre que bien des mères ont décidé de ne plus se confiner au rôle de mère-ménagère en dépit de grosses difficultés d'ordre pratique. L'exercice d'une profession empêche en effet la femme de se sentir isolée socialement et à la charge de son mari, même si elle doit faire face à des obligations plus nombreuses qui sont, pour elle, source de tension.

2. Selon le dernier recensement décennal (1971), plus du quart des Canadiennes mariées dont les époux gagnaient au moins 15 000 dollars par an (environ 75 000 francs français) occupaient un emploi. Le fait de travailler est ici une question de choix plutôt que de nécessité.

TRAVAIL ET ENFANTS

avril 1967 | octobre 1973

Mères d'enfants restant à la maison



15 %



26 %

Mères d'enfants fréquentant l'école maternelle



19 %



29 %

Mères d'enfants d'âge scolaire



28 %



42 %

Participation des mères canadiennes à la population active en fonction de la fréquentation scolaire de leurs enfants. En pourcentage des mères de chaque catégorie.

Source : Statistique Canada.

L'une des découvertes les mieux fondées de la sociologie de la famille est d'avoir mis en évidence l'accroissement du pouvoir matrimonial de l'épouse lorsqu'elle dispose d'un revenu indépendant. Le travail rémunéré est perçu par la femme mariée moderne comme un facteur de revalorisation.

S'il est vrai que le rôle de mère, même si la femme ne travaille pas, est devenu plus difficile dans le cadre urbain, les femmes devraient être conduites à limiter les naissances. Il existe d'autre part, semble-t-il, une certaine corrélation entre l'activité professionnelle et une faible fécondité, encore que le rapport entre activité professionnelle et fécondité soit très complexe et difficile à mesurer. De fait, depuis 1955 environ, les Canadiennes ont tendance à avoir moins d'enfants. Le rôle d'une mère est en effet bien allégé lorsque les enfants sont peu nombreux, surtout lorsqu'ils ont une faible différence d'âge. A six ans, tout enfant est soumis à l'obligation scolaire, ce qui modifie les rôles de mère et de ménagère. C'est ce moment que certaines femmes choisissent pour entrer sur le marché du travail ou pour reprendre une activité professionnelle abandonnée, tandis que d'autres demeurent à la maison. Quel que soit son choix, la mère a dès lors plus de liberté d'action. En limitant sa fécondité à deux enfants environ par famille (taux moyen: 1,931 en 1973), il est vrai que la femme canadienne parvient à rendre moins lourd son rôle de mère.

Les deux changements d'attitude des femmes que fait apparaître l'analyse des données tendancielles — participation accrue à la vie active et réduction des naissances — devraient avoir des conséquences profondes sur l'ensemble de la société canadienne à venir. L'évolution constante vers une structure familiale type comportant deux "pourvoyeurs" principaux, le mari et la femme, où la parité économique ferait réellement du mariage une union entre égaux, pourrait en particulier modifier de façon fondamentale les attitudes de bien des enfants des deux sexes à l'égard du sexe opposé, ce qui viendrait sans doute réduire les différences actuelles. ■

techniques

Un radome destiné au mont MacPherson, près de Revelstoke.



Télécommunications dans les Rocheuses

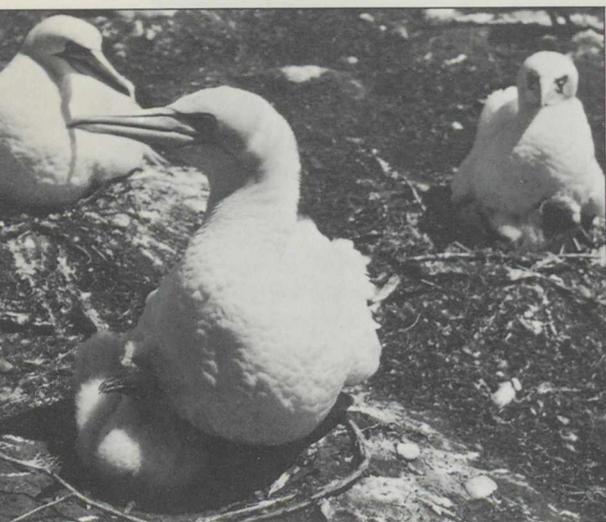


Il est maintenant possible d'assurer les télécommunications à travers les montagnes Rocheuses, dans l'extrême ouest du Canada, en dépit des conditions climatiques rigoureuses qui y règnent et de l'obstacle à la transmission que constitue la très haute altitude. Des répéteurs VHF (1), qui captent les signaux de radio et de télévision et les retransmettent aux postes récepteurs situés hors de portée de la station émettrice, seront bientôt utilisés pour équiper les stations de cime que l'on se propose d'ériger notamment dans le parc national Kluane (Yukon) et dont quelques-unes seront placées sur les plus hauts sommets canadiens: le mont Logan (6050 m), le mont Saint-Elie (5485 m), le mont Vancouver (4785 m). Les soixante-dix stations de répéteurs installées depuis quatre ans en haute montagne par la BC Hydro ont en effet donné des résultats très positifs (2).

Ces stations sont protégées de la rigueur des éléments par un capuchon, ou radome, en fibre de verre, de huit mètres de hauteur, qui est scellé dans le roc. Le matériel qui les équipe est conçu pour résister à des températures qui varient de plus 30° à moins 60° Celsius, à des vents soufflant en

ouragan, à la neige, à la glace. A l'altitude où elles sont situées, les stations de cime ne sont accessibles que par hélicoptère. Leur installation complète demande une trentaine d'heures à une équipe de quatre ouvriers. L'équipement comprend, outre les antennes, deux ou trois récepteurs-émetteurs et un poste répéteur-convertisseur mobile destiné à l'usage local. Les postes répéteurs-convertisseurs sont conçus pour les besoins des petites agglomérations qui ne sont pas en mesure de couvrir les frais d'une installation plus élaborée. Grâce à la résistance des matériaux utilisés, ils peuvent fonctionner très longtemps et avec un minimum d'entretien dans les conditions météorologiques les plus sévères. Certains d'entre eux, très "compacts", ne pèsent que 5 kg. Ils donnent d'excellents résultats, en dépit de variations de tension de 15 à 30 volts. L'électricité leur est fournie en général par des accumulateurs ou par un groupe électrogène au propane. L'une et l'autre technique donne à ces postes une autonomie de trois à six mois. ■

1. VHF: très haute fréquence (very high frequency).
2. British Columbia Hydro and Power Authority, organisme public de statut provincial qui assure, entre autres, la majeure partie de la production et de la distribution de l'électricité en Colombie-Britannique.



Colonie de fous de Bassan
sur une falaise
de l'île Bonaventure (Québec).

faune



Le Fou de Bassan



On dénombre quelque 72 000 fous de Bassan sur la côte atlantique de l'Amérique du Nord. Tous viennent nicher au Canada, dans le golfe du Saint-Laurent ou le long de la côte est de Terre-Neuve. Ils se répartissent en six colonies. Terre-Neuve en possède trois, qui forment un total de 7 500 couples environ : une dans l'île Funk, une autre au cap Sainte-Marie, la troisième dans l'île Baccalieu. La plus importante, celle de l'île Funk, avait déjà attiré l'attention de Jacques Cartier en 1534 lorsque le "découvreur du Canada" atteignit Terre-Neuve. Détruite au dix-septième siècle à la suite d'une chasse outrancière menée à des fins alimentaires, elle est aujourd'hui reconstituée. Elle compte quelque 3 000 couples issus de sept couples qui s'y sont fixés en 1936. Le Québec possède trois colonies de fous de Bassan : une petite dans l'île d'An-

ticosti, une autre de 3 400 couples, la colonie du «Rocher aux oiseaux» dans les îles de la Madeleine, enfin celle de l'île Bonaventure, la plus importante de la côte canadienne de l'Atlantique, qui ne compte pas moins de 25 000 couples. Les lieux qui abritent ces colonies sont des falaises escarpées ou de petites îles, car les oiseaux établissent leur nid là où ils sont protégés des prédateurs terrestres. Les endroits choisis sont aussi ceux où le poisson abonde au ras de la mer ; cependant la colonie du cap Sainte-Marie va se pourvoir en nourriture à plusieurs centaines de kilomètres au large, où se trouvent les grands bancs.

De la neige

Le Fou de Bassan est un bel oiseau marin, gracieux et puissant à la fois. L'envergure d'un adulte peut atteindre 1,80 mètre. Les ailes sont fines et

effilées, rabattues un peu vers l'arrière comme celles du Goéland. Le bec, long et solide, se fonde de façon harmonieuse avec la tête, qui est petite et plantée sur un cou épais. En vol, fendant l'air de son long bec pointu, le corps gracieusement allongé, les pattes bien repliées sous la queue en pointe, l'oiseau se meut avec une aisance déconcertante ; il a beaucoup de charme.

A l'exception d'un cercle étroit autour des yeux et de la pointe noirgeai des ailes, le plumage de l'adulte est d'un blanc éclatant. Lorsqu'on s'approche en bateau d'une grande colonie, on peut croire que les hautes falaises qui l'abritent sont couvertes de neige, tant les milliers d'oiseaux, nichés en masse compacte, étincellent de blancheur. Au cours de la saison de nidification, la tête et le cou prennent une délicate nuance safran. A l'automne, les jeunes ont un pluma-

ge brun rayé et maculé de blanc. L'année suivante, le plumage blanchit. Il atteint, vers la quatrième ou la cinquième année, la teinte blanche qui est celle de l'adulte.

La robustesse du Fou de Bassan et ses ailes puissantes lui permettent de voler, par tous les temps, à d'énormes distances. Parfois il plane au-dessus de la crête des vagues. Il sait tirer parti des courants d'air ascendants. Il monte et descend selon le courant, frôlant la crête des vagues, ce qui lui permet de se mouvoir, même par forte brise, sans battre des ailes.

Le nid

C'est à la fin de mars que les fous de Bassan quittent la côte sud-est des Etats-Unis pour venir nicher au Canada. L'oiseau établit en général son nid, qu'il construit grossièrement, sur les corniches de falaises abruptes, comme la falaise de grès de l'île Bonaventure ou celle du «Rocher aux oiseaux», par exemple. Les couples retournent chaque année au même nid, de sorte que les nids, formés primitivement d'un grossier petit tas de boue, d'algues et de débris végétaux, s'épaississent avec les années, à

pond un seul œuf. Le petit est nourri par ses parents jusqu'à ce qu'il soit capable de prendre son vol au-dessus de l'océan et de trouver lui-même sa nourriture. A l'âge de six semaines, le corps de l'oisillon commence à s'emplumer et, dès septembre, il peut voler de ses propres ailes. Le premier plongeon du haut de la corniche de la falaise vers la mer ne s'exécute pas sans hésitation et il faut souvent plusieurs jours au jeune oiseau pour qu'il se décide à en prendre le risque. Il arrive qu'il atterrisse sur les rochers, d'où, s'il ne s'est pas blessé, il trouve son chemin vers l'océan. Une fois à l'eau, le jeune fou de Bassan peut vivre de la graisse qu'il a accumulée jusqu'à ce qu'il ait maîtrisé l'art difficile de plonger pour attraper les poissons dont il se nourrit.

La plongée

A la pêche, le Fou de Bassan plane seul ou en groupe à vingt ou trente mètres de hauteur. Lorsqu'il aperçoit un poisson, il plonge verticalement sur sa proie avec une rapidité vertigineuse, les ailes à demi repliées. La vitesse acquise entraîne l'oiseau au-dessous de sa proie. Il remonte alors

fous et c'est en nombre que les oiseaux s'attaquent au banc.

Contrairement à la plupart des oiseaux, le Fou de Bassan jouit de la vision binoculaire, ce qui lui permet d'apprécier la profondeur à laquelle nagent les poissons. Il est parfaitement adapté à la plongée : son long bec est dépourvu de narines et les mandibules en sont si bien ajustées qu'il n'y pénètre que très peu d'eau ; en outre, la conformation profilée de son corps et le réseau de petites poches d'air qui se trouvent sous la peau, notamment au niveau du cou et des muscles de l'aisselle, et qui se gonflent d'air avant la plongée, amortissent de façon sensible le choc du plongeon.

A l'automne, une fois les petits élevés et partis du nid, les fous de Bassan du littoral canadien de l'Atlantique émigrent au large de la côte est des Etats-Unis, jusqu'en Floride. Tous les ans, à la fin mars, ils en repartent pour revenir vers les nids qu'ils ont établis.

Une bonne protection

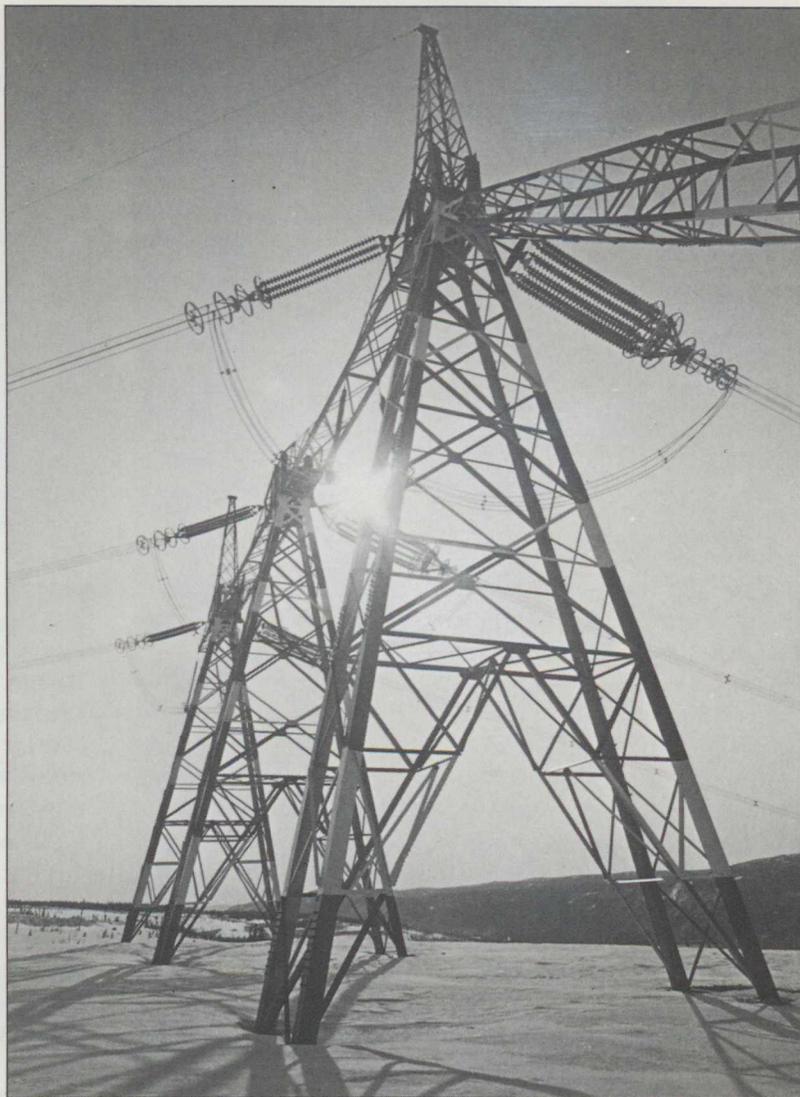
Chassés au début de l'ère coloniale par les pêcheurs qui en faisaient des appâts, leur habitat ayant été gravement perturbé au surplus, les fous de Bassan périrent en grand nombre au cours du dix-neuvième siècle, passant de 200 000 en 1830 à 8 000 environ en 1880. En raison des mesures de protection édictées à la suite de la convention sur les oiseaux migrateurs conclue en 1916 entre les gouvernements canadien et américain, les colonies se reconstituèrent partiellement. Elles comptent aujourd'hui quelque 70 000 oiseaux. Même si les fous de Bassan de la côte canadienne de l'Atlantique sont encore menacés par le mazout déversé par les tankers en dépit des accords internationaux et de la réglementation canadienne concernant les rejets dans les eaux territoriales, leur nombre ne devrait pas décroître. La stricte interdiction de les chasser, les recherches entreprises par le Service canadien de la faune sur les maladies contractées par ces oiseaux, sur les effets des produits polluants sur leur longévité, leur santé, leur pouvoir reproducteur, assurent à l'espèce une protection qui devrait maintenir à un bon niveau la population des oiseaux. ■



mesure que s'y accumulent plumes, guano et os de poisson. Les nids, séparés de 60 à 90 centimètres, forment des alignements réguliers.

Dans le creux capitonné de mousse du nid arrondi en cuvette qui surmonte le tas de débris, la femelle

vers le poisson qu'il happe d'un coup de bec et qu'il avale dès qu'il a retrouvé la surface. Il reprend son vol et continue sa pêche, ou bien retourne au nid pour nourrir son petit. Quand un fou de Bassan a découvert un banc important, il est rejoint par d'autres



*Pylônes
de lignes à très haute tension
au Labrador (Terre-Neuve).*

Une stratégie de l'énergie

*Les voies de l'autonomie
dans la perspective de l'augmentation de la demande*



Le pétrole contribue pour 45 p. 100 environ à la consommation totale d'énergie dans le monde. Or, en 1973, l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (Opep) a réduit sa production et haussé de façon considérable le prix de cette source d'énergie. Bien que l'embargo ait été levé au printemps de 1974, les prix ont continué d'augmenter et les pays industriels ont dû s'adapter à cette situation et aux tensions économiques qui en ont résulté. Ce processus d'adaptation, qui se poursuit encore, est compli-

qué par l'incertitude qui plane sur l'avenir du marché international du pétrole, par le coût élevé des ressources énergétiques de remplacement et par les délais qui devront s'écouler avant que les décisions de politique énergétique influent sur l'offre et la demande. Le gouvernement canadien, très attentif à l'évolution de la situation, a publié en avril dernier un Livre bleu intitulé « Une stratégie de l'énergie pour le Canada » qui expose la politique que le gouvernement fédéral a adoptée afin de réduire la dépendance du Canada à l'égard de

sources d'approvisionnement incertaines et comportant des aléas économiques et politiques. L'objectif de cette politique est d'atteindre l'autonomie énergétique en 1985.

Pourquoi ?

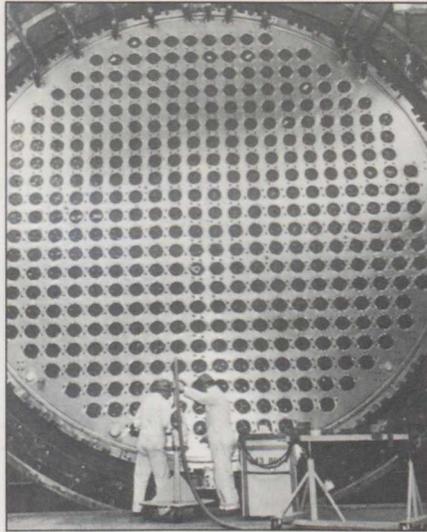
Lorsque les prix mondiaux du pétrole se sont élevés, à la fin de 1973, le Canada était l'un des rares pays industrialisés en position d'autarcie pétrolière. Soucieux d'assurer l'autonomie pétrolière du pays malgré l'augmentation constante de la demande, le gouvernement fédéral

avait alors, en accord avec les provinces, pris des mesures, telles que la fixation d'un prix unique du pétrole, qui permettent aux Canadiens d'acheter du pétrole à des prix nettement inférieurs aux prix internationaux, et la construction d'un oléoduc de Sarnia à Montréal, lequel a été mis en service en juin dernier. En 1975, il y avait encore équilibre entre les importations et les exportations canadiennes de pétrole. En 1977, sans doute l'oléoduc Sarnia-Montréal permettra-t-il de réduire les importations, les exportations étant diminuées d'autant ; mais, compte tenu de l'augmentation de la demande, le Canada devrait être tributaire de ses importations pour 240 000 barils de pétrole par jour. Au fil des ans, à mesure que la demande s'accroîtra et



Long de huit cent quarante kilomètres, le nouvel oléoduc qui relie Sarnia (Ontario) à Montréal est entré en service au début de l'été dernier. Il amène le pétrole brut des Prairies canadiennes aux raffineries de la région montréalaise qui ne traitaient jusque-là que du pétrole importé. L'approvisionnement de l'est du Canada sur les marchés extérieurs est maintenant destiné à décroître, de même que le volume des exportations canadiennes aux Etats-Unis.

que les exportations diminueront, la dépendance du Canada à l'égard du pétrole ira croissant. Si l'on se réfère aux deux hypothèses envisagées par le ministère canadien de l'énergie, des mines et des ressources, l'hypothèse «à bas prix», qui suppose que les prix de l'énergie se maintiendront à leur niveau actuel en termes réels (sauf en ce qui concerne le gaz naturel) dans les quinze années qui viennent, et l'hypothèse «à prix élevé», qui suppose que les prix du pétrole canadien atteindront le niveau des prix mondiaux actuels dans deux ou trois ans (13 dollars le baril livré dans l'est du Canada), les importations nettes de pétrole pourraient s'élever, d'ici à 1985, en l'absence de nouvelles initiatives gouvernementales, à un chiffre se situant entre 950 000 et 1,2 million de barils par jour (entre 40 p. 100 et 47 p. 100 de la demande totale). Aussi le gouvernement canadien, inquiet à la perspective de dépendre de plus en plus et trop largement de sources d'approvisionnement qui ne sont pas



Centrale nucléaire de Pickering (Ontario).

fiables, a-t-il décidé de prendre de nouvelles initiatives qui orienteront le pays dans la voie de l'autonomie énergétique. Sans doute n'est-ce pas une stratégie d'autonomie à tout prix, puisque le gouvernement reconnaît que le Canada doit bien dépendre, dans une certaine mesure, du pétrole importé, mais il tient à réduire la vulnérabilité du pays face aux changements de prix arbitraires et aux interruptions prolongées d'approvisionnement, à faire en sorte que le pays soit suffisamment préparé, en cas d'urgence, à supporter des restrictions pénibles d'approvisionnement sans conséquence fâcheuses pour l'économie. Le gouvernement s'est donné deux objectifs à atteindre d'ici à 1985 : réduire la dépendance du Canada à l'égard du pétrole importé au tiers du total des besoins en pétrole du pays ; maintenir l'autonomie pour ce qui concerne le gaz naturel jusqu'à ce que les ressources du Nord puissent être acheminées vers les marchés dans des conditions acceptables.

Que faire ?

Pour réaliser l'objectif d'autonomie énergétique qu'il s'est fixé, le gouvernement fédéral propose de faire porter son effort suivant neuf lignes de force convergentes constituant un réseau coordonné qui servira de base à l'élaboration des mesures et des programmes à mettre en œuvre.

Première composante : fixation des prix de l'énergie en vue d'aligner progressivement les prix du pétrole canadien sur les prix internationaux

et d'amener les prix du gaz naturel à un niveau concurrentiel approprié par rapport au pétrole d'ici deux à quatre ans. Les prix du pétrole brut canadien doivent en effet continuer d'augmenter afin d'encourager les économies d'énergie, de stimuler l'exploration et la mise en valeur de nouvelles sources d'énergie, de réduire l'importance des transferts de revenus et de richesses des Canadiens vers les pays exportateurs de pétrole, de diminuer les subventions que les contribuables paient aux consommateurs. Cependant, les prix intérieurs ne devront pas nécessairement s'aligner sur les prix internationaux s'il devient évident que ces nouvelles ressources canadiennes peuvent être livrées sur le marché à des prix inférieurs. La seconde composante vise à réduire le taux moyen de croissance de l'utilisation de l'énergie au cours des dix années à venir à moins de 3,5 p. 100 par an. Une série de mesures d'économie ont été prises. Même aux prix actuels de l'énergie, il est moins coûteux d'économiser que de produire davantage.

Troisième composante : accroissement de l'exploration et de la mise en valeur, avec pour objectif minimal de multiplier ces activités par deux dans les régions pionnières du Canada au cours des trois prochaines années, dans des conditions acceptables du point de vue social et du point de vue de l'environnement. On estime que, de 1976 à 1980, un budget de plus de 10 milliards de dollars de 1975 devra être consacré à l'ensemble des dépenses de prospection et de mise en exploitation, dont 70 p. 100 pour la prospection. Jugeant qu'il est très important de poursuivre avec vigueur

Extraction des sables bitumineux de l'Athabasca (Alberta).



les travaux dans les régions pionnières, le gouvernement fédéral a constitué à cet effet la société Pétro-Canada, qui disposera d'un capital technique de 1,5 milliard de dollars.

Quatrième composante : accroissement du recueil des informations sur les ressources. Il est certain que l'une des grosses difficultés auxquelles se heurte le gouvernement canadien pour élaborer une politique énergétique est l'incertitude qui subsiste quant au capital ressources du pays (notamment charbon, uranium et pétrole dans les régions pionnières). Pour accélérer la circulation des informations, le gouvernement a décidé d'exiger des compagnies qui détiennent des permis de recherche dans les régions où se trouvent des structures géologiques d'un potentiel important qu'elles effectuent des sondages d'exploration dans des délais raisonnables.

La cinquième composante vise à substituer certaines formes d'énergie à d'autres, notamment à encourager le remplacement du pétrole importé pour la production électrique par des ressources canadiennes comme l'énergie nucléaire, l'énergie hydraulique et le charbon.

La sixième composante a trait aux nouveaux réseaux de transport du pétrole, du gaz naturel et du charbon produits au Canada. C'est ainsi que le projet d'amener d'énormes quantités de gaz naturel des régions pionnières pourrait atténuer de façon très sensible les difficultés du marché de l'énergie et permettre de réduire, au cours des quinze années qui viennent, la dépendance du pays à l'égard du pétrole importé.

Enfin, certaines mesures ont déjà été prises ou le seront à bref délai, dans le cadre des trois dernières composantes, pour assurer l'approvisionnement énergétique en cas de pénurie, favoriser les recherches et le développement consacrés aux diverses sources d'énergie, accroître la participation canadienne à la mise en valeur des filières énergétiques du pays. ■

conjoncture

Inflation : l'amorce du reflux

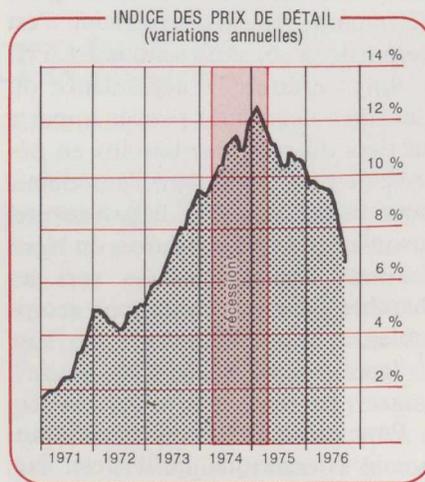


Un peu plus d'un an après la mise en application du plan gouvernemental de lutte contre l'inflation, les premiers résultats, s'ils paraissent en eux-mêmes encourageants, sont considérés surtout comme le signe de nets changements d'attitude chez les Canadiens (1).

Au cours de la première année d'application du plan (octobre 1975/octobre 1976), la hausse du coût de la vie a été d'environ 8 p. 100. Tel était bien l'objectif du gouvernement : faire passer le taux de l'inflation, qui avait été de 11 p. 100

de l'indice des prix de détail, a joué un grand rôle dans la décélération. Si l'on ne tenait pas compte de l'évolution des prix de ces produits, la hausse serait de 9 p. 100. La réalisation du plan pour 1977 exigera donc un ralentissement beaucoup plus net de la hausse des prix des produits industriels et des services.

Sur le plan des attitudes mentales et sociales, la première année d'application du plan paraît positive à nombre d'observateurs. Certes, le premier anniversaire a été marqué par un vaste mouvement de grève de vingt-quatre heures lancé par les centrales syndicales ; de leur côté, les milieux d'affaires, touchés par la limitation des bénéfices, se montrent ou hostiles ou réservés. Mais la plupart des Canadiens ont pris conscience du fait que la marée inflationniste est en train de se retirer, de sorte que l'anticipation des hausses en fonction du taux d'inflation le plus élevé peut ne plus être la grande préoccupation des divers agents économiques. « De nombreux Canadiens, a dit le gouverneur de la Banque du Canada, traversent une période de frustration. Comme tous ceux qui suivent un régime amaigrissant, nous nous sentons déprimés d'avoir à faire preuve de modération dans nos habitudes alimentaires. Il est pénible de résister à la tentation du réfrigérateur, mais plus encore de constater, sur la balance de la salle de bains, à quel point il faut du temps pour retrouver son poids ». Le programme anti-inflation doit durer encore deux ans.



en 1975, à 8 p. 100 en 1976 puis à 6 p. 100 en 1977 et à 4 p. 100 en 1978. On observe cependant que la baisse des prix des produits alimentaires, qui entrent pour 28 p. 100 dans le calcul

1. Sur le plan de lutte contre l'inflation lancé en octobre 1975, voir Canada d'aujourd'hui, janvier 1976 et avril 1976.

mer



Bluenose II,
réplique du Bluenose de 1921,
navire de croisière
et "ambassadeur" de Nouvelle-Ecosse.

Histoire du «Bluenose»

Près de vingt ans de règne



Il y a, gravé sur les pièces canadiennes de 10 cents, un très beau bateau à l'élégante voilure qui intrigue souvent l'étranger. Pour les Canadiens, en particulier pour les habitants de la Nouvelle-Ecosse, c'est le fameux *Bluenose*, bateau qui, en près de vingt ans de compétition internationale, ne devait pas connaître l'échec, la fierté des chantiers navals de Lunenburg (Nouvelle-Ecosse), la goélette dont les performances appartiennent à l'histoire et non à la légende et qui fait maintenant partie de la tradition canadienne.

La coupe d'Amérique de 1920 ayant été très décevante, un homme de presse de Halifax organisa une compétition appelée «International Fishermen's Trophy». Elle s'adressait aux bateaux canadiens et américains possédant toutes les caractéristiques d'un véritable bateau de pêche et ayant effectué au moins une campagne de pêche. Le vainqueur de la première coupe fut l'*Esperanto*, de Gloucester, Etats-Unis. Aux chantiers navals de Lunenburg, on se piqua au jeu : une goélette que l'on voulait voir gagner fut mise

en chantier. La conception était confiée à William Roue, jeune brasseur de Nouvelle-Ecosse, architecte amateur en construction navale, qui avait connu plusieurs fois le succès avec de petits bateaux qu'il avait conçus pour le cabotage. Le 26 avril 1921, on lançait le *Bluenose*, bateau de pêche typique de Lunenburg, sauf en ce qui concerne les mâts, un peu plus hauts que la normale, et la coque, un peu plus profonde. Il remportait facilement, à Halifax, en octobre de la même année, la première place de la flotte de pêche néo-écossaise. Il était donc prêt à affronter en coupe tous les concurrents qu'on voudrait lui opposer.

En 1923, pour sa première course, le *Bluenose* fut vainqueur de son challenger américain, le *Columbia*, l'un des meilleurs bateaux construits pour battre le voilier sorti des chantiers de Lunenburg. Jusqu'en 1938, le *Bluenose* devait défaire tous ses concurrents, canadiens ou américains.

En 1925, des chantiers navals de Nouvelle-Ecosse rivaux, fort désireux d'enlever son titre au *Bluenose*, construisirent une autre goélette sur les plans de William Roue, le *Haligo-*

nian, qui fut opposée au *Bluenose* à l'automne de 1926. Le *Bluenose* l'emporta facilement.

En 1933, le *Bluenose*, toujours tenant du titre, invité à représenter le Canada à la "Foire mondiale du siècle du progrès" de Chicago, remonta le Saint-Laurent et les Grands lacs. Deux ans plus tard, il traversa l'Atlantique pour participer au jubilé d'argent de George V : dans une course contre des bateaux n'appartenant pas à sa catégorie, puisqu'il s'agissait de yachts grées en goélettes, il se classa troisième, performance remarquable pour un bateau déjà vieux et d'un tonnage bien supérieur à celui de ses concurrents. Après diverses péripéties, le *Bluenose* fut mis en vente l'année suivante. La pêche ne rapportait plus assez. Angus Walters, qui en était le capitaine, le racheta de ses propres deniers.

En 1938, ce bateau vieux de dix-sept ans, opposé en coupe à la goélette américaine *Thebaud*, la dominait avec éclat et remportait la victoire une fois de plus. Utilisé comme cargo à partir de 1942, le *Bluenose* heurta un récif au large des côtes de Haïti, une nuit de janvier 1946, et coula. Le souvenir du vieux bateau ne s'effaça pas de la mémoire des gens de Nouvelle-Ecosse. Pour le perpétuer et pour rappeler le prestige naval du Canada, une exacte réplique du *Bluenose* fut construite en 1963. Le 24 juillet, *Bluenose II* était lancé. Son voyage inaugural — 15 000 milles à destination des îles Cocos (Pacifique) et retour via les Antilles — se fit sous le commandement du capitaine Walters.

Techniquement identique au *Bluenose* originel (285 tonnes ; 44 mètres de long ; voilure : 1 086 m²), *Bluenose II* diffère cependant de son prédécesseur dans sa partie inférieure. Il est en effet doté de cabines luxueuses et d'un équipement moderne qui assure aux passagers confort et sécurité. Ancré à Halifax, il reçoit de nombreuses visites : le millionième visiteur à bord a été enregistré dès l'automne de 1967. *Bluenose II* appartient maintenant à la province de Nouvelle-Ecosse. Bien qu'il paraisse rapide, il ne se livre pas à la compétition. Il navigue de port en port sur les eaux canadiennes et américaines en qualité d'ambassadeur et de navire de croisière. ■

urbanisation

Lions gate,
point noir
de la circulation
à Vancouver



Circuler, malgré tout

Les municipalités devant le flot automobile



Le problème de la circulation urbaine est sans doute moins aigu dans les grandes villes canadiennes que dans les villes importantes d'Europe qui ont conservé leur centre ancien. Plusieurs phénomènes conjugués contribuent cependant à rendre la circulation souvent difficile. Le développement considérable des banlieues entraîné par le progrès de l'urbanisation (la moitié de la population canadienne est concentrée dans douze grandes villes), l'habitude qu'ont les Canadiens de résider à la périphérie plutôt qu'au centre, alors que celui-ci est leur lieu de travail, la prolifération des voitures particulières due à l'augmentation de la population et à l'accroissement du niveau de vie, sont à la source des difficultés de circulation que les grandes municipalités ont à résoudre aujourd'hui. Pour quelques-unes, il s'y ajoute des causes d'ordre géographique. Ainsi en

va-t-il pour Halifax et surtout pour Vancouver.

La préoccupation majeure des édiles et des planificateurs est donc, au Canada comme ailleurs, de dissuader les habitants de se servir de leur voiture pour aller de leur domicile à leur lieu de travail dans le centre-ville et corrélativement de constituer un réseau de transports en commun qui permette des déplacements relativement aisés ou au moins les rende plus faciles.

Vancouver. Le centre de la ville de Vancouver s'est développé sur la péninsule qui s'étend entre un fjord profond, l'anse Burrard, au nord, et un bras du Fraser, au sud. Un pont, le « Lions gate bridge » relie le centre à l'une des banlieues résidentielles les plus importantes, North Vancouver. Toute solution au problème du transport urbain doit donc tenir compte de la situation géographique très particulière de la ville.

Les difficultés de circulation sont, pour l'heure, sérieuses, car sur cent mille personnes qui travaillent dans les bureaux de la péninsule, quatre vingt-dix mille vont à leur travail et en reviennent en voiture. On estime à trois cent mille le nombre des automobiles qui circulent ou stationnent chaque jour dans le centre-ville.

En 1974, un projet avait été conçu pour construire une ligne de transport rapide, mais il semble qu'il faille encore dix ans pour le réaliser et il reviendra, avec l'augmentation des coûts, beaucoup plus cher que prévu. On avait également envisagé, l'année dernière, un système de bac reliant North Vancouver au centre-ville afin d'améliorer la circulation sur le pont de « Lions gate », mais le terminal, trop difficile d'accès, s'est révélé propre à décourager les utilisateurs.

La municipalité a dans ses cartons un plan de réduction de la densité de la circulation qui s'appuie en particu-

lier sur la mise sur pied d'un "central auto" (1). Pour le long terme, elle envisage plusieurs séries de mesures qui ne donneront guère de résultats tangibles avant vingt ans, car elles visent à modifier les structures : ralentir la création des emplois dans le centre ; construire dans ce centre des quartiers résidentiels ; encourager l'utilisation des transports en commun.

Toronto. La plus grande ville du Canada avec Montréal, centre d'affaires le plus important du pays, Toronto, qui compte deux millions et demi d'habitants, possède depuis longtemps un métro, ce qui ne suffit cependant pas à éviter les difficultés de cir-

grand nombre de voitures particulières par habitant. C'est, en tout cas, un nombre trop grand pour les possibilités de la voirie. Pour l'instant, la ville ne dispose, en matière de transports en commun, que d'autobus, assez lents d'ailleurs car il ne leur est pas réservé de couloirs. Un essai est fait, sur une partie de la ville, avec dix petits autobus, pour instaurer un système d'"appel bus" qui semble donner de bons résultats. La municipalité n'envisage pas d'autres solutions à court terme, mais pour 1983 un système de transport sur rail (LRT).

Winnipeg. Capitale du Manitoba, comptant un demi-million d'habitants, Winnipeg est à la veille d'une

Avec les cinq cents véhicules de transport en commun qu'elle possède, la ville essaie d'améliorer le service sur les parcours actuels et de trouver le moyen d'alléger la pression aux heures de pointe. Elle a créé une navette gratuite entre quelques points du centre-ville et, d'autre part, un service express d'autobus banlieue/ville qui fonctionne sans interruption. Elle a aussi en projet un système d'"appel bus" aux terminus de banlieue. La navette du centre-ville fonctionne de neuf heures à seize heures du lundi au vendredi, sur deux itinéraires, avec douze autobus ; un plan-répertoire des points d'arrêt a été édité et les habitants de Winnipeg utilisent largement ce service gratuit.

Halifax. A l'autre bout du Canada, Halifax a, comme Vancouver, un sérieux handicap géographique. La ville se trouve en effet sur une péninsule où l'on peut entrer par cinq accès, dont deux ponts qui supportent l'essentiel de la circulation venue de la banlieue. Les ponts une fois traversés, les voitures se trouvent dans des rues étroites ; les places de parking sont fort rares.

Depuis 1970, la municipalité renforce ses services de transport public : une centaine d'autobus transportent 45 000 à 50 000 usagers par jour. Pour sensibiliser les habitants aux problèmes du transport urbain et susciter leurs suggestions, la ville a lancé une curieuse opération de relations publiques : elle a peint ses autobus en mauve et les a baptisés de noms pittoresques. Résultat : tous les habitants de Halifax discutent des problèmes de transport.

Edmonton. La capitale de l'Alberta ne veut pas attendre d'être prise à la gorge. Alors même qu'elle ne connaît pas de graves problèmes de circulation, beaucoup moins, en tout cas, que les autres grandes villes canadiennes, elle s'est engagée dans la construction d'un métro et a même réalisé la première tranche de l'opération, les travaux de surface de la station principale, sans trop gêner la circulation. On prévoit que le métro transportera cinq mille à six mille personnes à l'heure aux périodes de pointe. Des parkings de dissuasion seront aménagés à proximité des stations et le métro fonctionnera en coordination avec le réseau d'autobus.



Les autobus : vers un nouveau mode d'utilisation?

circulation. La ville a entrepris des travaux de prolongement de son métro, mais elle a décidé que, cela fait, le réseau souterrain ne serait pas agrandi.

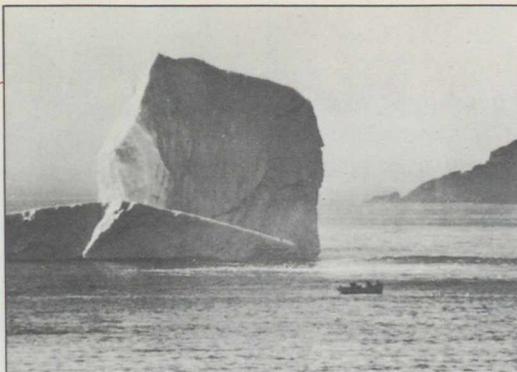
On pense ici trouver la solution en mettant sur pied un système de transport sur rail, dit LRT (Light Rail Transit). Il s'agirait de voitures électriques qui rouleraient sur les actuels rails de tramway et sur de nouvelles lignes que l'on construirait dans les quartiers non desservis. Le projet prévoit des voitures uniques ou des "trains" ayant jusqu'à six voitures.

Calgary. Deuxième ville de l'Alberta, Calgary prétend au plus

décision tendant à limiter la circulation automobile en ville et à régler les problèmes du transport public. La municipalité a en effet mis à l'étude un plan de transport qui devrait fonctionner dès 1980 et qui consistera à quadriller la ville d'un réseau de couloirs réservés, utilisés uniquement par les véhicules de transport en commun qui pourraient être des autobus, des voitures sur rail (LRT) ou tout autre type de véhicule se révélant bien adapté. Pour commencer, on cherche précisément à déterminer le véhicule le plus approprié pour rouler sur une dizaine de kilomètres de couloirs réservés. Ce sera la base à partir de laquelle seront créés d'autres couloirs.

1. Central téléphonique permettant à ceux qui disposent de places dans leur voiture, entre la banlieue et la ville, de les mettre à la disposition de leurs voisins.

arts



Frank Lapointe, Ice Report.
Icebergs au large de Terre-Neuve.
Quatre images tirées
de cinq mille diapositives.

Artistes de la côte atlantique

L'influence de la mer et ses limites



Pour la première fois, l'art "en train de se faire" dans les provinces canadiennes de l'Atlantique (1) donne lieu à une présentation d'ensemble. Organisée par la Galerie nationale du Canada, l'exposition « Côte de l'Atlantique, un journal illustré » réunit une centaine d'œuvres de cinquante-deux artistes de la côte atlantique et constitue un panorama très représentatif de l'art actuel de cette région. Les œuvres ont été choisies par Bruce Parsons, qui enseigna autrefois au Nova Scotia college of art and design (2), non en raison de la notoriété des artistes (les artistes "consacrés", tels que Colville, Danby, Forrestal ou Pratt, sont absents de l'exposition), mais dans l'intention de présenter dans sa diversité la production artistique des provinces de l'Atlantique sans pour cela négliger la qualité des œuvres.

Le réel et l'imaginaire

Est-il étonnant que, dans des provinces rurales et maritimes relative-

ment préservées de l'agitation excessive d'une civilisation urbaine qui tend à oublier la nature, beaucoup d'artistes, libérés des contraintes des grands centres artistiques et profondément influencés par le milieu naturel et le genre de vie que l'on mène dans ces provinces, aient transcrit dans leurs œuvres l'existence quotidienne, dans la ligne de ce que l'on peut appeler l'école réaliste des Maritimes? L'influence de Forrestal est évidente chez David McKay: même souci du détail, même soin apporté à l'exécution, même inspiration surtout. Bien que peinte à l'acrylique, l'œuvre intitulée « le Magasin du coin » a été exécutée sur un fond si soigneusement préparé qu'elle a presque l'apparence d'une peinture à l'œuf. C'est plutôt à Danby que ferait penser Fred Ross avec sa « Jeune fille au repos » et « Piqué patchwork », mais ses personnages se caractérisent par une indéfinissable impression d'ennui, de lassitude.

Aux confins du réalisme et du surréalisme, une toile poétique et secrète

de Gwen Fichaud donne à voir une maison, minutieusement représentée, dans un coin de campagne. L'œuvre produit une curieuse impression de mystère. Un climat un peu inquiétant est créé, qui n'est pas sans faire songer à Chirico: les fenêtres et la porte sont ouvertes, laissant apparaître le paysage en transparence; le chemin va quelque part ou nulle part, tout est étrangement vide, tout est immobile et pourtant on sent presque physiquement circuler l'air. C'est une peinture qui se découvre avec lenteur.

Plus nettement surréalistes, les toiles de Brian Porter transposent avec beaucoup de précision des images sans doute oniriques. Les rêves de l'artiste sont remplis d'humour, à considérer « Singes », œuvre étonnante de verve et de trouvailles. On remarquera, en particulier, le petit singe qui rêve allongé sur un gant

1. Terre-Neuve, Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick, Île-du-Prince-Edouard.

2. Ecole supérieure d'arts plastiques de Nouvelle-Ecosse, à Halifax, qui a donné un grand essor à la vie artistique dans cette province.

et les motifs fidèlement reproduits du papier peint qui couvre les murs de la pièce où papotent avec le plus grand sérieux, à moins qu'ils ne se caressent, deux grands singes accroupis.

L'imaginaire chez William Rowe et J.C. Desjardins ne se contente pas d'ignorer le réel ambiant pour traduire les phantasmes du sujet, il paraît en prendre le contrepied. N'est-ce pas pour inventer une réalité aussi différente que possible de celle dans laquelle ils vivent au Nouveau-Brunswick, qui est simple, provinciale, monotone, qu'ils s'évadent dans un imaginaire exotique (la série des trois « Lucky Luke » de Desjardins ; les dix pièces de « Je rêve des îles Fidji » de Rowe) ?

Les dessins d'enfants semblent avoir inspiré un certain nombre d'artistes présents à l'exposition. Ainsi Tim Zuck, avec « Maison » et « Grange » ; ainsi Joseph Sleep, avec une frise pimpante et décorative de poissons, de homards, de maisons, d'arbres et d'oiseaux ; ainsi Evelyn Coutellier avec « Victor ». Toutes ces œuvres pourraient servir d'illustrations à des livres d'enfants. Dans la veine à la fois des dessins d'enfants et de l'art brut, Francis Coutellier évoque Dubuffet avec son amusante sculpture en céramique intitulée « Ironique ».

La recherche

À côté du figuratif sous ses aspects les plus divers, on trouve le non-figuratif sous des aspects non moins divers, allant de l'art minimal de T. Boxes et de Michael Fernandes, dont on peut penser que les œuvres ne sont pas ici très convaincantes, à l'expressionnisme abstrait (à noter l'intéressante composition, avec échantillons de référence des couleurs utilisées, de R. Kirschbaum) et à des recherches plus fondamentales assez passionnantes. Dans ce cadre, il est significatif que plusieurs artistes fassent retour aux procédés fondamentaux de fabrication de l'œuvre, le processus de l'œuvre en devenant le sujet. Il faut citer : « Peinture de chien » de D. Lindblad ; quatre œuvres pleines de promesse du peintre

d'origine acadienne Herménégilde Chiasson : « Cocagne veut, Cocagne peut », « SVP, lire de droite à gauche », « Résonance », « Vous savez, peut-être ne le savez-vous pas ? » et surtout une série de quatre ponçages de Jeffrey Spalding exécutés avec une belle maîtrise technique, aboutissement remarquable d'une recherche tendant à faire surgir « ce qui est derrière » le support premier. Il s'agit de ponçages à la toile émeri, à la laine d'acier ou au papier de verre et à la laine d'acier sur masonite enduite d'une première couche d'émail noir, d'une seconde couche d'émail blanc ou l'inverse afin de faire réapparaître



L'exposition « Côte de l'Atlantique » fait partie du programme d'expositions itinérantes établi pour l'année 1976-1977 par la Galerie nationale du Canada. Ce programme comprend douze expositions. Chacune est présentée pendant un mois dans plusieurs villes canadiennes, de l'est à l'ouest du pays. L'exposition « Côte de l'Atlantique » était à Montréal en novembre-décembre ; elle ira, de janvier à juin, dans quatre autres villes (Hamilton, Windsor, Calgary, Victoria). Elle avait d'abord été présentée, en octobre, au Centre culturel canadien de Paris.

sans l'endommager le noir ou le blanc initial. L'une des quatre pièces qui constituent cette intéressante expérience de retour à l'essentiel, un ponçage à la laine d'acier à partir d'une couche grise rehaussée de transparences de couleurs, d'une seconde couche d'acrylique noir, puis retour au gris sans laisser percevoir les couleurs composantes, excite particulièrement l'intérêt.

Il est difficile de fermer le volet non figuratif de l'exposition sans mentionner une belle gravure colorée à la main : « Objet de chambre à coucher », de Beverley Pugh ; sur un fond uni bleu-gris, des lignes gravées d'un bleu à peine plus prégnant délimitent des rectangles colorés en sépia.

Certaines œuvres, parmi les plus intéressantes de l'exposition, seraient inconcevables sans l'existence du cinéma. Chez Don Wright, qui présente deux lithographies très élaborées,

« Clôture se tortillant » et « Paddy à la mailloche », le mouvement se lit spatialement sur plusieurs plans et il est constamment décomposé, ou bien par le continu des gestes différents effectués par les personnages, ou bien, à l'inverse, par son immobilisation en moments successifs comme sur la pellicule d'un film.

Quant au photographe John Taylor, il a réussi, par la juxtaposition de photos en noir et blanc représentant chacune une parcelle d'une pièce d'habitation (cuisine, salon, salle de bains) et découpées en puzzle, à reconstituer la pièce entière dans son unité, mais cependant morcelée comme par le mouvement d'une caméra qui aurait pris la pièce sous plusieurs angles différents : il y a autant de prises de vues que de morceaux découpés. La pièce entière s'anime.

Le silence

Bien loin du cadre intimiste de la maison où l'on vit, c'est au large de Terre-Neuve que nous emmène Frank Lapointe (à qui l'on doit aussi une lithographie en couleurs, présentée à l'exposition, qui constitue un véritable album de Terre-Neuve) avec « Ice Report », collage réalisé à l'aide de quatre photos tirées d'une série de cinq mille diapositives en couleur qui montrent des icebergs au large de Terre-Neuve. Reproduit sur l'affiche de l'exposition, ce montage est si intensément suggestif qu'il devient fascinant. On songe à l'avertissement formulé par le capitaine du bateau à bord duquel l'artiste a travaillé : « C'est toi ou la glace, mon garçon. Fais ton choix et, pour l'amour du ciel, ne ris pas ».

La côte de Nouvelle-Ecosse, moins rude que celle de Terre-Neuve, mélancolique et grave, a suggéré à Roger Savage deux des œuvres les plus achevées de l'exposition, deux très beaux dessins à la mine de plomb, « Rocher à Moose Harbour » et « Tronc d'arbre » : un tronc mort sur un rivage vide, un rocher massif au bord de l'océan, la nudité au sein de l'immensité, ce qui survit à l'absence. Roger Savage a donné une forme au silence. ■



Bouées automatiques

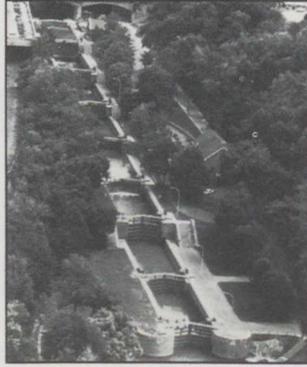
Six bouées automatiques appartenant à une nouvelle génération ont été mises à l'eau dans l'Atlantique, au large de Halifax. Dénommé D-1 par son constructeur, Hermes Electronics, l'engin expérimental est profond de deux mètres, large de dix et doté d'un mât de dix mètres de haut. Il est le premier élément d'une gamme de bouées qui doit constituer, dans les années 80, un réseau complet couvrant les eaux marines et intérieures de quelque intérêt pour le Canada (Système canadien de données océaniques). Les bouées transmettent à un centre de traitement à terre des données sur l'état



de l'atmosphère et des eaux. D'après le cahier des charges élaboré par les pouvoirs publics, les informations attendues dans le cadre général du programme doivent porter notamment sur la température de l'air, la pression atmosphérique, la vitesse des vents, l'hygrométrie, la température et la pression de l'eau, la hauteur et la fréquence des vagues, la vitesse des courants, et même sur la salinité de l'eau et la hauteur des marées. Dans la phase actuelle, la tâche des chercheurs consiste à adapter les possibilités de l'engin aux besoins exacts des destinataires de l'information : grands utilisateurs des prévisions météorologiques, compagnies de transport maritime, sociétés de recherches pétrolières travaillant au large, etc.

Anniversaire d'Ottawa

Ottawa, capitale fédérale et cœur d'une agglomération qui compte aujourd'hui 630 000 habitants, vient de célébrer le cent cinquantième anniversaire de sa fondation. C'est en effet à l'automne de 1826 que la petite communauté d'alors, quelque deux mille habitants, fut baptisée Bytown, du nom de l'officier du gé-



Ecluses du canal Rideau à Ottawa

nie, John By, venu d'Angleterre pour diriger les travaux de creusement du canal Rideau. Après la guerre anglo-américaine de 1812-1814, il fut décidé de créer une voie d'eau qui permettrait aux navires britanniques de rejoindre Montréal à Kingston, sur le lac Ontario, sans être pris sous le feu des canons américains installés sur la rive droite du Saint-Laurent. Les travaux durèrent six ans. Aujourd'hui déclassé, voué à la navigation de plaisance et aux sports de glace, le vieux canal ajoute au charme de la capitale. En 1855, la ville prit le nom indien d'Ottawa (*elles (les eaux) bouillent*); elle comptait alors une dizaine de milliers d'habitants. En 1867, elle devint capitale du Canada.

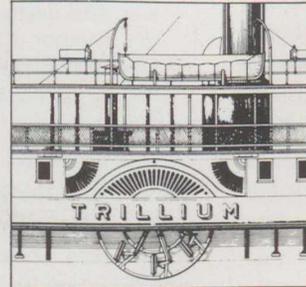
Découvertes préhistoriques

Sur les bords du lac Rice, dans la région des "façades du lac Ontario", des anthropologues de la jeune université Trent (Peterborough, Ontario) ont mis au jour des objets datant de quelque trois mille ans avant J.C. Parmi les éléments les plus intéressants retirés d'une quarantaine de foyers, on relève une dent d'ours perforée ayant fait partie d'un collier, une meule pour écraser le grain, un fragment de mandibule de chien. Les datations permettent d'attribuer les objets à la civilisation dite "archaïque". On sait que

les populations archaïques utilisaient la pierre polie en même temps qu'une large gamme d'outils en pierre taillée et d'objets en os. Elles ont évolué par la suite vers un nouveau stade, appelé "sylvicole", qui a donné naissance à des peuples indiens.

Retour du « Trillium »

Le *Trillium* a repris du service sur le lac Ontario après une retraite de près de vingt ans. Ce bateau à aubes lancé en 1910 a d'abord assuré, pendant plus de quarante-cinq étés, la courte traversée entre le port de Toronto et l'île qui lui fait face. Déclassé en 1956, le vieux vapeur paraissait voué à une mort lente dans un chenil écarté lorsque la municipalité de Toronto s'avisa qu'il était possible de le restaurer. Tout fut fait pour conserver au navire son aspect original alors qu'il devait subir une complète transformation sur le plan technique. La chaudière à charbon, par exemple, fut remplacée par une chaudière à mazout, mais les passagers peuvent de nouveau admirer le jeu des grandes bielles



Lancé en 1910

d'acier actionnant les roues latérales. Affecté maintenant aux croisières et, le dimanche, à la desserte de l'île de Toronto, le *Trillium* paraît être le seul vapeur des Grands lacs.

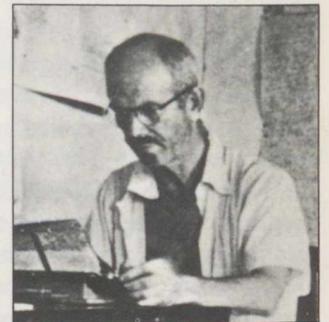
Prix littéraires

Statistique Canada a établi pour la première fois et publié récemment le répertoire des prix littéraires canadiens attribués depuis 1923, date à laquelle ils sont apparus. Soixante-neuf prix annuels ont été recensés et cinquante-cinq d'entre eux sont actuellement vivants. Les deux tiers des prix actuels ont été créés au cours des vingt-cinq dernières années. Ils sont dotés surtout par des associations spécialisées et par les gouvernements provinciaux. Y contribuent aussi, à un moindre degré, le gouvernement fédéral,

des universités, de grandes entreprises, des municipalités. Depuis la disparition des classiques «concours littéraires du Québec», distribués chaque année de 1923 à 1970, le plus ancien des prix actuels est la Médaille Lorne-Pierce décernée par la Société royale du Canada, depuis 1926, à des ouvrages de critique littéraire. Parmi les plus récents, on relève un prix pour des livres destinés à la jeunesse autochtone dont les auteurs doivent être Indiens ou Inuit (Esquimaux), deux prix pour des pièces de théâtre destinées à la radio-télévision et deux prix «pour la meilleure traduction du français à l'anglais et de l'anglais au français». Créés en 1973 par le Conseil des arts du Canada, ceux-ci paraissent bien être les premiers en date dans le domaine de la traduction.

Norman Bethune

Après la mort de Mao Tsé-toung, en septembre dernier, la presse canadienne a largement évoqué le souvenir du docteur Norman Bethune qui en Chine est célébré à l'égal d'un héros. Né en 1909 à Gravenhurst (Ontario), Bethune fut à Montréal un chirurgien réputé, pionnier de la lutte contre la tuberculose et de la chirurgie thoracique. Parvenu au faite des honneurs, il quitte tout pour diriger une unité mobile de transfusion sanguine sur le front républicain de la guerre d'Espagne. Il a quarante-six ans. Deux ans plus tard, il rejoint la



huitième armée de route de Mao. Pendant dix-huit mois, il crée des hôpitaux de campagne, forme des médecins et des infirmières, écrit des manuels d'instruction, introduit la transfusion sanguine, opère dans des conditions de fortune. Il meurt, à quarante-neuf ans, de maladie et d'épuisement. Mao Tsé-toung écrit alors un poème pour célébrer sa mémoire. Au Canada, la maison natale de Bethune vient d'être classée monument historique et transformée en musée.