

Hebdo Canada

Ottawa
Canada

Volume 11, N° 45
le 14 décembre 1983

Les progrès technologiques dans le transport en commun	1
Mission commerciale en Australie et en Nouvelle-Zélande	4
Conservation du saumon de l'Atlantique nord	4
Deux nouveaux musées à Ottawa	5
Des troussees médicales : un remède contre la récession	6
Brochures sur le climat marin	6
La chronique des arts	7

Les progrès technologiques dans le transport en commun

Au cours des soixante dernières années, les transporteurs publics canadiens ont adroitement allié de nouvelles technologies aux équipements conventionnels, dans un effort continu d'amélioration du service et de sa fiabilité.

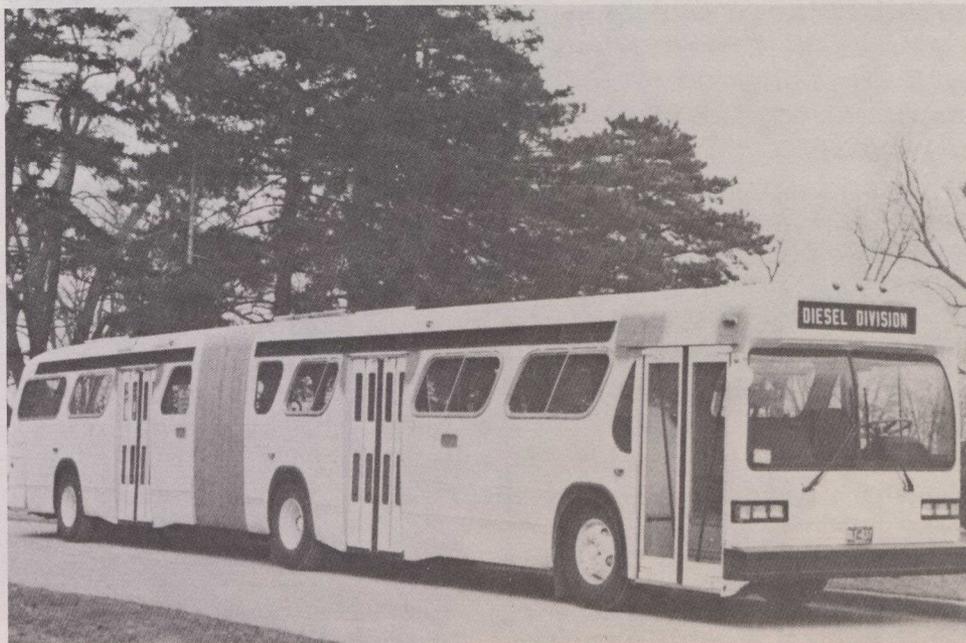
Innovations technologiques

L'Urban Transportation Development Corporation (UTDC) a été mise sur pied par le gouvernement de l'Ontario en 1973. Cette société publique a pour mandat de concevoir, mettre au point et commercialiser de nouveaux équipements et systèmes de transport en commun, non seulement pour l'industrie canadienne du transport public, mais aussi sur les marchés internationaux. À ce titre, UTDC commercialise ses propres produits et sa propre compétence technique en la matière. Elle agit de la même façon en ce qui concerne l'industrie privée en matière de transport en commun.

À mesure qu'UTDC croissait et obtenait des succès commerciaux avec ses produits, il devenait nécessaire de réorganiser la compagnie pour mieux l'adapter à

cette croissance. L'UTDC a donc établi trois filiales : UTDC Research and Development qui s'occupe de toutes les activités de recherche et de développement et qui est responsable de la mise au point, de la construction de prototypes et de l'essai des équipements de transport en commun ; Metro Canada, principale filiale (avec plus de 300 employés), qui est responsable de la construction et de l'installation des produits de la compagnie, à titre de maître d'œuvre et de gestionnaire de projet ; et enfin UTDC Services qui est responsable de la formation et de la fourniture de pièces de rechange, de même que de services de consultation auprès du client lorsque Métro Canada a parachevé la construction d'un réseau de transport.

En 1978, UTDC a terminé la construction de son Centre de développement du transport en commun, à Kingston (Ontario). Ce centre est le seul en Amérique du Nord qui soit uniquement consacré à la mise au point et à l'essai des systèmes de transport et de leurs principaux éléments. Comme pierre angulaire du pro-



Un autobus à soufflet de la compagnie General Motor.



Affaires extérieures
Canada

External Affairs
Canada

gramme de développement technologique de la société, le centre sert de lieu de travail à 250 spécialistes en transports et comporte une voie d'essai de 2 500 mètres, un laboratoire adjacent à la voie et des installations d'entretien, d'administration et d'ingénierie.

Le programme le plus ambitieux de l'UTDC a été de mettre au point un système de transport de capacité intermédiaire (Intermediate capacity transit system - ICTS), léger, rapide et économique. Ce système est conçu principalement pour les corridors urbains où le volume-passagers se situe entre celui d'un métro et celui d'un réseau d'autobus. L'UTDC a terminé la première des trois phases de son programme, y compris la construction et l'essai d'un système comprenant tous les principaux éléments, dont la voie de guidage, les véhicules et le matériel de commande des rames.

L'ICTS consiste en une rame de véhicules à roues d'acier, mus à l'électricité et fonctionnant sous commande automatique, sur parcours réservé. Ce système peut être installé sous terre ou en surface, mais il a principalement été conçu en vue d'une utilisation sur une voie de guidage surélevée afin de réduire les frais de premier établissement et de donner aux urbanistes une plus grande souplesse. Avec ce système, on peut en effet offrir un transport en commun de haute qualité dans les zones sensibles où les métros, les autobus et autres modes de transport conventionnels ne conviendraient pas. En outre, l'ICTS est extrêmement fiable dans différentes conditions

climatiques grâce à ses caractéristiques révolutionnaires — suspension (avec bogies à essieux articulés), propulsion (par des moteurs à induction linéaire qui servent aussi de freins) et matériel automatique de commande des rames. On doit aussi souligner que des faibles coûts d'exploitation ne sont pas à négliger.

L'ICTS a suscité un grand intérêt auprès des municipalités et des organismes de transport dans toute l'Amérique du Nord et ailleurs dans le monde. Les droits de commercialisation pour l'application du système au Japon ont été octroyés à la firme Sumitomo. Au Royaume-Uni, UTDC a conclu une entente avec Metro-Cammell, de Birmingham, qui donne un accès exclusif à sa technologie au plus grand fabricant au monde de matériel de transport urbain.

De plus, UTDC a fait office de fournisseur et de conseiller pour un certain nombre de clients étrangers, dont le San Francisco Municipal Railway (Muni), organisme chargé du transport public à San Francisco. Depuis l'obtention de son premier contrat en 1978, UTDC a obtenu six autres contrats de Muni pour l'entretien et la prestation de services consultatifs en formation. Ceci est significatif du succès de cette société dans ce domaine.

Systemes Informatisés

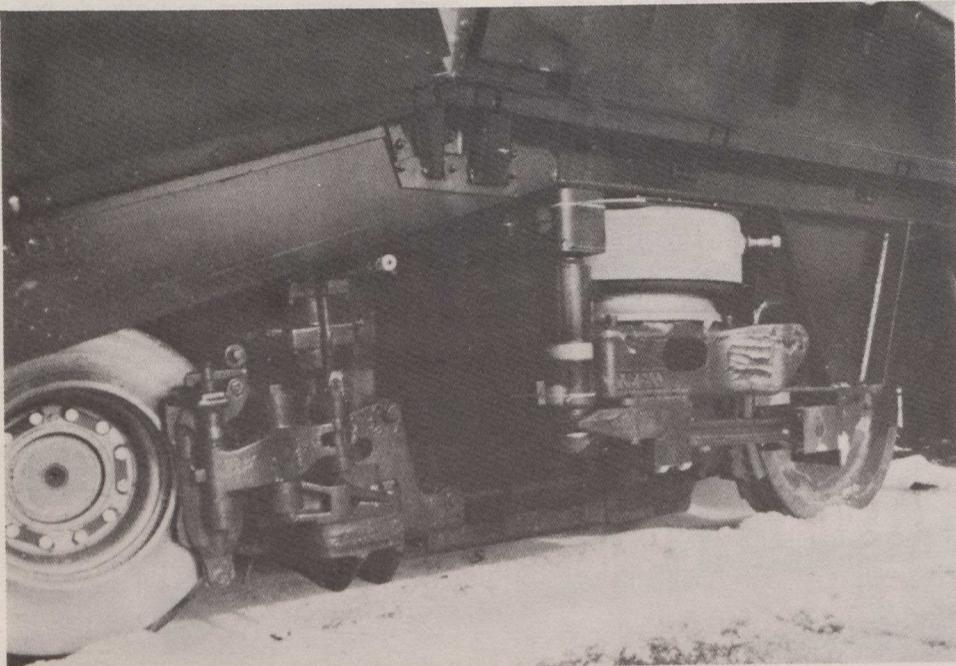
Aujourd'hui, les réseaux conventionnels d'autobus des villes canadiennes font appel aux nouvelles techniques de communications et d'information; mentionnons, entre autres, le simple émetteur-récepteur à deux voies reliant le chauffeur



Le système de transport de capacité intermédiaire (ICTS).

d'autobus et le préposé de la centrale, les microprocesseurs et les dispositifs complexes de collecte des données installés à bord des autobus. La commission de transport de Toronto, en Ontario (TTC), par exemple, a installé un système informatisé de liaison radio et de communications entre une centaine de véhicules et une centrale de contrôle. Grâce à ce système, on peut localiser un autobus donné sur le réseau à tout moment, déterminer le nombre de passagers et savoir si l'autobus respecte son horaire.

Dans un certain nombre de villes, dont Ottawa (Ontario), Montréal (Québec), Edmonton (Alberta) et Halifax (Nouvelle-Écosse), les autobus sont équipés de systèmes d'information. Pour réduire les longues attentes aux arrêts d'autobus, les villes de Mississauga, Kingston et Ottawa ont, toutes trois, mis en service un système automatique de renseignements qui permet aux usagers de connaître l'heure d'arrivée des deux prochains autobus à un arrêt donné: l'utilisateur n'a qu'à composer un numéro téléphonique qui comprend un code indiquant la ligne et l'arrêt — une voix synthétisée sur ordinateur lui donne alors les renseignements requis. Ottawa fut l'une des premières villes à établir avec succès un service d'autobus sur appel: des mini-autobus spéciaux viennent prendre les passagers chez eux pour les amener à un centre de correspondance où ils peuvent monter dans un autobus régulier.



Un bogie de voiture haute vitesse qui équipe les voitures à impériale de GO Transit.

On a aussi mis au point de nouveaux équipements pour les services de trains de banlieue. Le service ferroviaire de GO Transit, par exemple, est devenu si populaire auprès des usagers torontois, vers le milieu des années 70, que l'exploitant dut trouver une solution aux trains bondés. GO se mit alors à remplacer, sur les lignes les plus achalandées, les voitures à un seul niveau par des voitures à impériale. Dotées d'un second étage entièrement utilisable, elles sont uniques en leur genre en Amérique du Nord. De même longueur que les voitures ordinaires, elles sont équipées d'un système de diffusion publique, de banquettes à haut dossier, de moquettes, d'une toilette et d'une fontaine. GO Transit utilise 80 de ces voitures.

En matière de conception d'autobus, l'innovation la plus intéressante est, sans contredit, le nouvel autobus articulé qui a fait ses premières apparitions dans les rues des villes ontariennes. Ces autobus sont conçus pour transporter un nombre maximal de passagers (de 69 à 76 selon la disposition des sièges), le plus rapidement possible et avec une consommation minimale d'énergie. Les portes doubles et larges permettent aux passagers de monter et de descendre rapidement. Une plaque d'articulation asservie commande et assure l'angle de pivot entre les sections avant et arrière de l'autobus. Un dispositif anti-dérapiage élimine la possibilité d'une erreur de commande de la section arrière par le conducteur.

Les deux métros actuellement en service au Canada ont profité, au cours des années, des nouvelles technologies. À Toronto, on a mis en place, en 1979, un système informatisé de renseignements et de répartition des rames pour remplacer les répartiteurs élec-



Le système Telerider à l'œuvre à Ottawa.



Un autobus équipé d'un système d'information et de communications; le téléphone du chauffeur est relié à une centrale de vérification.

tromécaniques alors utilisés. Ce nouveau système assure une réponse rapide aux retards des rames et aux changements de service. En outre, les nouvelles voitures aérodynamiques du métro de Toronto sont munies de dispositifs de commande par « hacheurs de courant », ce qui procure une accélération et un freinage sans pertes d'énergie.

Le métro de Montréal a remplacé son système conventionnel de signalisation par une commande continue des vitesses et par des arrêts programmés. De plus, le nouveau matériel roulant est muni de dispositifs de commande à « hacheur de courant » et de freinage par récupération (le courant est renvoyé à la ligne d'alimentation durant la décélération). De grands progrès ont été réalisés dans presque tous les secteurs du transport en commun. Les spécialistes canadiens en transport urbain lèguent aux générations futures un précieux esprit d'innovation.

Mission commerciale en Australie et en Nouvelle-Zélande

M. Gerald Regan, ministre d'État au Commerce international, a révélé certains faits saillants de la mission commerciale qu'il a accomplie en Australie et en Nouvelle-Zélande au 9 au 19 novembre. Le ministre Regan dirigeait une délégation de quinze hommes d'affaires canadiens.

La mission a atteint un double objectif : d'une part, rechercher activement des possibilités d'accroître les ventes de biens canadiens en Australie et en Nouvelle-Zélande, et, d'autre part, affirmer que nous sommes des fournisseurs sûrs et fiables d'articles manufacturés complexes et de haute qualité.

En Australie, le ministre Regan et la délégation canadienne ont visité Canberra, Sydney, Brisbane, Perth et Melbourne. La mission s'est terminée dans les villes de Wellington et d'Auckland, en Nouvelle-Zélande.

À Canberra, le ministre Regan a rencontré le vice-premier ministre et ministre du Commerce, M. Lionel Bowen. Après leurs rencontres des 9 et 10 novembre, les ministres ont rappelé le vif désir qu'ont leurs pays d'élargir leurs relations commerciales, et plus particulièrement de développer leur potentiel dans les secteurs de la production d'équipement de pointe et de défense. Ils ont également souligné la nécessité de resserrer les liens commerciaux, industriels et techniques entre les secteurs privés du Canada et de l'Australie. Ces discussions ont notamment facilité l'application de l'Accord de commerce entre le Canada et l'Australie. Les ministres ont demandé à leurs fonctionnaires respectifs d'explorer la question de la stabilité et de la sécurité des arrangements tarifaires préférentiels qui, appliqués en vertu de l'Accord, incitent les deux pays à accroître leur commerce bilatéral.

Le ministre Regan et la délégation canadienne ont aussi visité Sydney et Brisbane. Ils y ont eu un certain nombre de discussions très fructueuses qui pourraient mener à des ventes de produits de haute technicité, dont le Télidon. Les discussions engagées par le ministre pourraient également permettre de nouvelles entreprises de production conjointe d'équipement d'exploitation pétrolière et gazière, une coopération industrielle concernant le programme de remplacement de sous-marins ainsi que l'achat de véhicules blindés de transport de troupes.

La réputation du Canada en tant que fournisseur de biens de haute tech-



M. Gerald Regan (à droite) en compagnie de M. Lionel Bowen lors de leur rencontre à Canberra.

nicité a été considérablement rehaussée par cette visite.

Lors d'une table ronde tenue à Melbourne et parrainée par la Chambre des manufacturiers de Victoria, le ministre Regan a eu de francs entretiens avec quinze importants hommes d'affaires australiens concernant les possibilités d'accroître la coopération industrielle entre les deux pays. Le passage de la délégation à Melbourne a laissé entrevoir de très bonnes possibilités de ventes d'articles manufacturés canadiens. « Les gens d'affaires qui m'accompagnent veulent vraiment poursuivre les contacts établis et sont très optimistes quant aux chances d'accroître leur commerce avec divers secteurs industriels en Australie », a déclaré M. Regan.

En Nouvelle-Zélande, le ministre Regan a visité un certain nombre d'importants hommes d'affaires pour discuter des intérêts canadiens touchant certains grands projet d'équipement. Le ministre a également rencontré le premier ministre Muldoon et d'autres ministres du Cabinet, dont M. Warren Cooper, le ministre du Commerce de la Nouvelle-Zélande. Ces rencontres ont servi de prélude aux consultations commerciales entre représentants des deux pays prévues par l'Accord de coopération commerciale et économique entre le Canada et la Nouvelle-Zélande.

Conservation du saumon de l'Atlantique nord

M. Allan MacEachen, vice-premier ministre et secrétaire d'État aux Affaires extérieures, et M. Pierre De Bané, ministre des Pêches et des Océans, ont annoncé le 13 octobre que le gouvernement canadien avait ratifié la Convention internationale pour la conservation du saumon de l'Atlantique nord.

Cette convention, point culminant de plusieurs années de négociations avec d'autres pays pêcheurs et producteurs du saumon de l'Atlantique nord, entre en vigueur maintenant. L'Acte final de la conférence a été signé le 22 janvier 1982, à Reykjavik en Islande, par le Canada, les États-Unis, la Communauté économique européenne, l'Islande, la Norvège, et le Danemark au nom des Îles Féroé. La convention a déjà été ratifiée par les gouvernements des autres pays participants, à l'exception de la Suède.

Puisque le saumon de l'Atlantique, pour se nourrir et parvenir à maturité, migre sur de longues distances dans l'océan avant de revenir frayer dans ses rivières natales, une coopération internationale est requise afin de minimiser les interceptions du saumon effectuées par les pêcheurs dans les eaux des autres pays.

Cette entente est importante pour le Canada, car un certain nombre de saumons, qui proviennent de rivières canadiennes, sont capturés au cours de leurs trajets migratoires à destination des eaux du Groenland. L'année dernière, 1 077 tonnes de saumon ont été prises au large de la côte ouest du Groenland. De ce nombre, on estime que 45 % des prises étaient d'origine canadienne. L'imposition de contingents sur ces interceptions est essentielle à la protection des stocks de saumon de l'Atlantique provenant du Canada.

L'Organisation pour la conservation du saumon de l'Atlantique nord (OCSAN), créée par la convention, aura comme objectif principal de contribuer, par voie de consultation et de coopération, à la conservation, à la restauration, à la mise en valeur et à la gestion rationnelle des stocks du saumon de l'Atlantique. Le contrôle des interceptions du saumon sera l'une des premières fonctions de l'organisation.

Le Canada sera membre du conseil de l'OCSAN, de même que de deux de ses trois commissions. La première réunion de l'OCSAN aura lieu prochainement à Édimbourg (Écosse).

Norman Plant

Deux nouveaux musées à Ottawa

Le ministre des Communications, M. Francis Fox, a dévoilé le 28 novembre les plans et devis ainsi que des maquettes des deux nouveaux bâtiments qui seront érigés sur les rives opposées de la rivière des Outaouais et où seront aménagés la Galerie nationale et le Musée national de l'Homme.

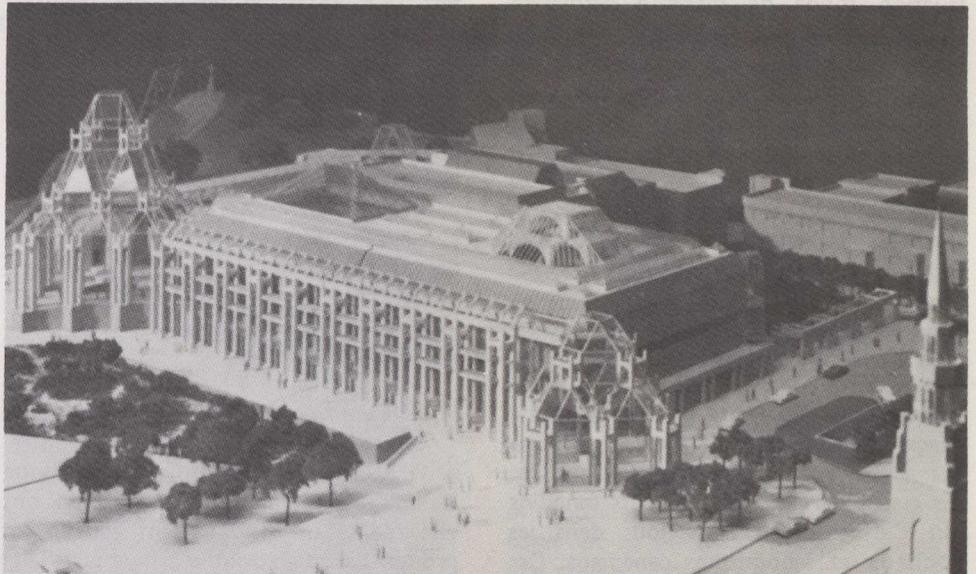
Détonations simultanées

À l'issue du dévoilement des plans et devis ainsi que des modèles des deux musées, dans la salle de réception du Parlement, le signal du début des travaux d'excavation sur les deux chantiers de construction a été donné par deux détonations simultanées, depuis un belvédère situé derrière la bibliothèque du Parlement. Selon le ministre des Communications, qui répond des deux institutions devant le Parlement, la conception des deux immeubles reflète, avant tout, la confiance des Canadiens dans leur esprit créateur. Elle dépasse le simple souci de mettre en sécurité les richesses du patrimoine canadien dans les locaux suffisamment spacieux.

Les locaux actuels

Bien que fondée en 1880, la Galerie nationale n'a jamais eu de locaux qui lui soient destinés. Sa collection est actuellement hébergée dans un édifice à bureau converti pour les besoins de la cause.

Pour ce qui est du Musée national de



Le verre sera l'une des composantes essentielles de la nouvelle Galerie nationale qui sera aménagée à la pointe Nepean, à Ottawa.

l'Homme, il partage le même édifice que le Musée national des sciences naturelles : le vieil immeuble Victoria où le Parlement a siégé durant la Première Guerre mondiale après qu'un incendie eut détruit le premier hôtel du gouverneur dont seule la bibliothèque a été heureusement épargnée. Les sciences naturelles occuperont tout l'espace du musée Victoria une fois que le musée d'anthropologie aura emménagé dans ses nouveaux locaux.

Les nouveaux édifices

De conception fort différente, les deux édifices s'intégreront à leur envi-

ronnement de part et d'autre de la rivière et, aux dires du ministre, ils compteront au nombre des réalisations importantes du pays.

Un temple de l'art

Érigée à l'angle des rues Sussex et Saint-Patrick, près du musée de la Guerre et de la pointe Nepean, la Galerie nationale conçue par l'architecte Moshe Safdie sera caractérisée par un immense hall de verre en forme de coupole qui donnera sur la bibliothèque du Parlement. L'édifice de deux étages, et d'une superficie de 11 795 mètres carrés, bénéficiera d'un éclairage naturel grâce à l'immense verrière dotée de miroirs qui achemineront la lumière du jour jusque dans les recoins du premier étage.

M. Safdie désire que la Galerie nationale ne se distingue pas du décor environnant : l'église Notre-Dame qui lui fait face, le Parlement, et les parcs qui l'entourent. « Elle doit s'adapter et non s'imposer ». Ce sera, d'après lui, un édifice vraiment canadien qui s'intégrera bien à la ville d'Ottawa.

Un igloo

Originaire de Calgary, l'architecte du Musée national de l'Homme, M. Douglas Cardinal, a réalisé son œuvre à l'aide d'un ordinateur. Cette façon de travailler peu répandue dans le métier lui permet, a-t-il révélé, de passer plus de temps à créer.

Pour le Musée de l'Homme, M. Cardinal s'est inspiré de la nature, de la naissance du continent, des vents, des rivières et des glaciers. Sa réalisation évoque l'igloo ou la ruche. M. Cardinal a choisi une cons-



Ne serait-ce que par son architecture futuriste, le nouveau Musée national de l'Homme devrait constituer un lieu touristique de premier plan. Le musée, dont on voit ici la maquette, sera construit dans le parc Laurier à Hull.

truction ronde de façon à permettre aux visiteurs de se rencontrer plus facilement. L'édifice, d'une superficie de 12 700 mètres carrés, donnera sur la rivière des Outaouais pour « amener la nature à l'intérieur ».

M. Cardinal a prévu des galeries pour les mâts totémiques, des reconstitutions de rues (illustrant différentes architecture du pays allant de l'architec-

ture chinoise au gothique), des théâtres, un ruisseau. L'architecte, de plus, s'est inspiré des fouilles archéologiques effectuées l'été dernier au parc Laurier. Il estime que les courbes du musée évoquent la nature humaine et consolident les structures de l'édifice.

Les deux musées doivent être parachevés en 1987 et les travaux commenceront incessamment.

Des troussees médicales : un remède contre la récession

Les troussees médicales de la compagnie Diagnostic Chemicals permettent de faire des analyses manuelles ou informatisées sur les milliers de prélèvements sanguins qui s'effectuent chaque jour dans les hôpitaux et laboratoires canadiens. Ces appareils de diagnostic peuvent réaliser jusqu'à 300 analyses à l'heure et fonctionnent huit heures par jour.

L'entreprise s'est implantée avec succès sur le marché canadien, mais les exportations jouent aussi un rôle vital dans son essor. Les troussees de diagnostic médical sont vendues dans la plupart des régions du monde, par l'entremise de distributeurs établis aux États-Unis, au Royaume-Uni, en Grèce et dans certains pays du Pacifique. Diagnostic Chemicals fabrique également des enzymes et des produits chimiques spéciaux, dont 95 % sont vendus à l'extérieur du Canada. Depuis deux ans, elle assure toutes ses ventes à l'exportation auprès de la

Société pour l'expansion des exportations.

La stratégie commerciale de l'entreprise a eu du succès au Canada, puisque les hôpitaux et laboratoires canadiens ont vite réalisé qu'ils pouvaient acheter un produit canadien dont le prix et la qualité étaient concurrentiels. Diagnostic Chemicals possède sa propre agence commerciale à Toronto et des distributeurs à Montréal et à Weston, en Ontario.

M. Regis Duffy, président de Diagnostic Chemicals Limited a contribué à l'essor de son entreprise, fondée en 1970, non seulement par son sens des affaires, mais aussi par sa formation. Tout en occupant le poste de doyen de la Faculté des sciences à l'université de l'Île du Prince-Édouard, il a lancé son entreprise à partir d'un laboratoire aménagé dans un garage, comme le veut la tradition.

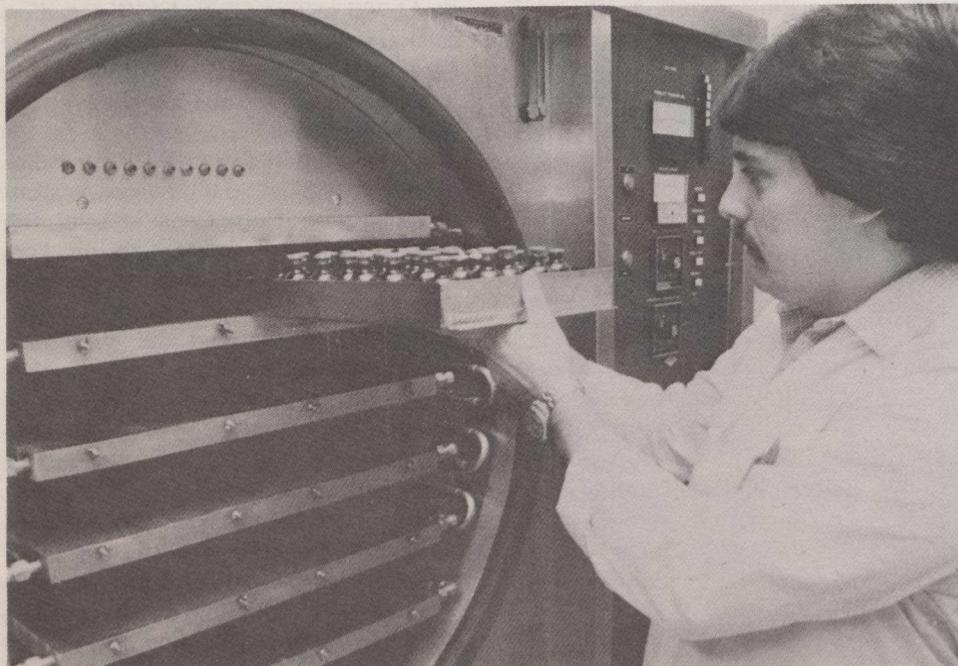
En 1975, il installait son laboratoire au parc industriel West Royalty, près de Charlottetown et se mettait à fabri-

quer les cinq ou six produits chimiques les plus rentables. Il se rendit vite compte que les produits chimiques qu'il fabriquait pouvaient également servir aux analyses de sang.

Grâce à l'aide du ministère fédéral de l'Expansion économique et régionale, l'entreprise a ajouté, à la fin de 1981, un deuxième laboratoire à ses installations. Depuis, douze nouveaux types de troussees ont été créés et six nouveaux employés ont été engagés, ce qui porte le nombre d'employés permanents à 22. Le ministère de l'Industrie et du Commerce a également contribué à l'essor de l'entreprise par son programme d'expansion des entreprises, ainsi que le Conseil national de recherches dans le cadre de son programme d'aide à la recherche industrielle.

La communauté universitaire a, elle aussi, apporté une aide inestimable à l'entreprise. Chaque été, Diagnostic Chemicals engage six ou sept étudiants de l'université de l'Île du Prince-Édouard et peut ainsi choisir ses employés permanents parmi ces stagiaires. M. Duffy étudie, en outre, la possibilité de participer à des programmes coopératifs en chimie avec certaines universités, notamment Waterloo en Ontario et Dalhousie au Nouveau-Brunswick.

Diagnostic Chemicals fabrique présentement 26 types de troussees de diagnostic médical et prévoit augmenter son personnel d'environ 20 % en 1983. C'est une entreprise qui a clairement résisté à la récession et qui avance résolument vers l'avenir.



Un employé de Diagnostic Chemicals Limited glisse dans une chambre de lyophilisation un plateau d'éprouvettes qui contiennent un réactif pour dépistage du cholestérol. Les éprouvettes sont soumises à une température de -50°C durant 24 heures.

Brochures sur le climat marin

Le Centre climatique canadien d'Environnement Canada a publié trois brochures expliquant comment obtenir des données climatiques sur les zones hauturières et côtières du Canada — données essentielles à la planification des activités dans ces régions. Ces brochures distinctes, intitulées *Origines des données climatiques de la mer*, traitent des environnements marins de l'Atlantique, du Pacifique et de l'Arctique.

Elles décrivent les données climatiques et les services offerts à la population tout en énumérant les principales sources d'information pour chaque région. De plus, elles déterminent les facteurs climatiques à considérer dans l'élaboration de divers projets et activités, tels que le transport maritime, l'exploitation pétrolière et gazière en haute mer, la pêche et le canotage.

La chronique des arts

Légende et réalité : les héros légendaires du Canada

Il est bien connu que les Canadiens hésitent à faire une place au commun des mortels dans le monde des mythes et des héros.

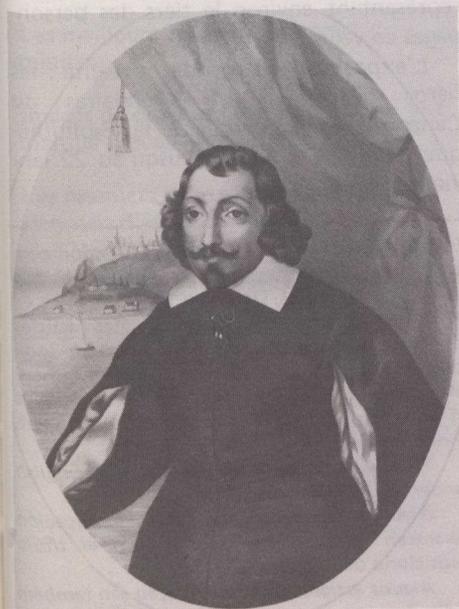
Pourtant, si nous examinons notre littérature et nos objets usuels, nous y trouvons la trace de personnages historiques et légendaires qui ont avivé l'imagination de la population à une certaine époque et sont maintenant le reflet de la diversité et du dynamisme canadiens.

On admire les héros pour leurs réalisations hors de l'ordinaire et la noblesse de leurs sentiments. Les qualités que l'on admire sont à l'image des forces et des valeurs caractérisant une société à une certaine période de son histoire.

Monstres et êtres extraordinaires

L'emprise des régions sauvages est un thème fort populaire dans le folklore canadien. Dans la mythologie autochtone, on s'est inspiré du pouvoir cruel et mystérieux de la nature sauvage pour créer tout un panthéon d'êtres surnaturels.

Ainsi, Kiviok, le grand voyageur, était connu des Inuit de toutes les régions du Nord. Dans la mythologie des Indiens du Canada, le Corbeau et Nanabozo sont des exemples du personnage qui a plus d'un tour dans son sac. Ils peuvent tout aussi bien, par moments, accomplir des actes héroïques que se comporter en pitres dont on raconte les exploits pour faire



Samuel de Champlain, le « père de la Nouvelle-France », était un géographe, un explorateur, un urbaniste, un écrivain et un utopiste qui rêvait de coloniser le continent.



Les récitals de poésie de la princesse mohawk Tekahionwake (Pauline Johnson) étaient fort appréciés. Son public était captivé par l'intensité avec laquelle elle transmettait l'amour qu'elle éprouvait pour son peuple, son pays et la nature sauvage.

rire. Des monstres et des mauvais esprits ont aussi hanté les bois et les cours d'eau du pays, à ce qu'on raconte.

Les colons venus d'Europe, obsédés par l'immensité du territoire, ont amené avec eux, sinon créé, leurs propres histoires de surhommes ou de montres. Dans l'est du pays, les habitants nous ont transmis les traditions culturelles qu'ils tenaient de leur mère patrie. Des sirènes sont apparues près des côtes et des loups-garous ont terrorisé les premiers villages fondés dans ces régions.

Vivre en ce pays : s'enraciner

Parmi ceux qui ont aidé à défricher et à explorer ce pays, beaucoup sont devenus des héros. On a exalté les mérites des explorateurs du Nord, des coureurs des bois, des colons et des prospecteurs qui ont tenté de conquérir le territoire.

Samuel de Champlain et Étienne Brûlé se complétaient dans leur façon d'aborder le Nouveau Monde. Champlain était un visionnaire qui rêvait de coloniser le continent. On l'a même baptisé le père de la Nouvelle-France. Par contre, Étienne Brûlé a été le premier nord-américain d'origine européenne à vivre loin des sentiers battus. Il parcourut les régions sauvages, apprit plusieurs langues indiennes et servit de guide à Champlain et à ceux qui désiraient s'établir au pays.

On a glorifié tous ces pionniers canadiens qui ont traversé maintes épreuves pour fonder des villages en pays étranger. Ils sont arrivés d'abord en petits groupes sur la côte est, puis sont partis s'établir en vagues successives plus à l'ouest et au nord.

L'exploration de l'Arctique a fasciné le monde entier. La tentative de John Franklin d'y vivre en utilisant des moyens de survie européens se termina dans le drame. Les explorateurs d'une époque plus récente apprennent des Inuit comment survivre dans le Grand Nord.

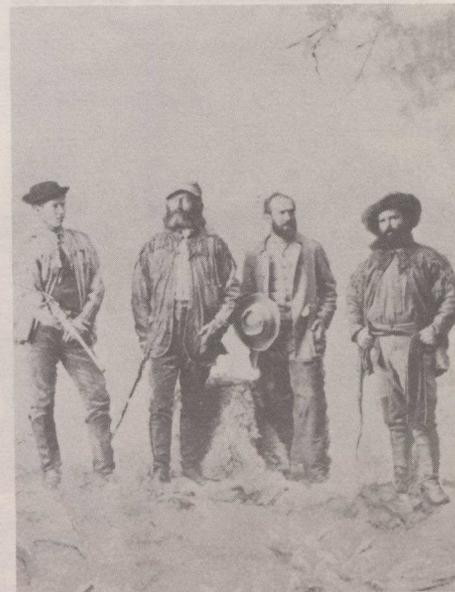
Sir Sanford Fleming fut responsable de la construction du chemin de fer du Canadien Pacifique. Il supervisa cette entreprise colossale qui permit de relier les côtes est et ouest du pays, et qui prit une grande importance symbolique pour les Canadiens.

Héros au cœur des conflits

Le caractère particulier de la colonisation et la réalité géographique écrasante du pays ont entraîné l'isolement des premiers colons et l'apparition de forts sentiments régionalistes. Les conflits sociaux et politiques entre les groupes ont souvent eu pour résultat de renforcer l'identité régionale.

Beaucoup de héros pittoresques sont nés des conflits opposant les divers groupes qui ont joué un rôle dans le développement du pays.

Plusieurs périodes de notre histoire ont



Sanford Fleming réalisa son rêve de bâtir un chemin de fer reliant les deux extrémités du pays. On le voit ici (deuxième à partir de la gauche), se préparant à aller examiner la route que devait suivre la voie ferrée.

connu leurs héros. La colonisation de la Nouvelle-France, la Rébellion du Nord-Ouest, la Guerre de 1812, la Rébellion de 1837 dans le Haut et le Bas-Canada ont permis à de nombreux hommes et femmes héroïques et querelleurs de se distinguer. La valeur de certains d'entre eux n'a été reconnue que plus tard tandis que d'autres héros ont été appréciés ou critiqués de leur vivant.

Les créateurs de légende

Dans la recherche de notre identité culturelle, à travers nos institutions et nos groupes, nous créons constamment des mythes et modifions ceux qui existent déjà.

De nombreux artistes dans tous les domaines ont composé des œuvres qui expriment ou mettent en lumière certains aspects du patrimoine canadien.

Certains ont fait vivre des personnages qui représentaient les espoirs et les idéaux d'un groupe. Malgré la réticence bien connue des Canadiens à s'enthousiasmer pour un personnage fictif, notre population a quelques favoris.

Sam Slick, héros d'une série de contes de T.C. Haliburton, est devenu le personnage principal du premier « best-seller » canadien sur le marché international. La popularité de *Anne of Green Gables*, personnage de Lucy Maud Montgomery, n'a jamais baissé, et *Maria Chapdelaine*, l'héroïne que Louis Hémon imagina après un bref séjour au Canada, représente maintenant un certain mode de vie.

L'apport extraordinaire de certains de



Archives publiques Canada

Madeleine de Verchères organisa, en 1692, une défense valeureuse contre une bande d'Iroquois.



Le Dr Norman Bethune, un Canadien, est mort en héros et martyr de la révolution chinoise. On le voit ici en train de faire une opération dans un temple bouddhiste inutilisé en 1937.

nos plus célèbres créateurs de légendes a été reconnu. Il est même arrivé que leur vie soit tellement associée de près à leur art qu'elle devienne partie intégrante de notre patrimoine.

Grey Owl devint célèbre dans le monde entier pour son amour de la nature et son interprétation de la faune et de la flore sauvages. On l'a surnommé le Père des mouvements écologistes. Sa vie, qui constitue en elle-même une légende complexe, faisait partie de son art.

Emily Carr s'inspira de ce qu'elle estimait être un mode de vie en voie de disparition ; ses œuvres nous rappellent le passé de l'Ouest canadien. Tom Thomson, qui trouvait son inspiration dans la nature, y disparut un jour mystérieusement. Sa mort nous rappelle encore les pouvoirs des régions sauvages.

Les interprètes des mythes aussi nous ont permis de mieux nous connaître. L'ethnologue Marius Barbeau a passé des dizaines d'années au début du siècle à rassembler et à raconter les légendes du Canada français.

En nous faisant prendre conscience de l'écart qui existe entre les mythes de notre société et les réalités politiques, les analystes sociaux comme Nellie McClung nous obligent à modifier nos institutions et à nous fixer de nouveaux objectifs.

La création de mythes est un signe de vitalité dans une société. Les groupes inventent constamment des légendes et s'en servent comme autant de miroirs leur permettant de découvrir ou de reconnaître

certains aspects de leur personnalité. Nous nous remettons tous en question lorsque nous évoquons les êtres et les forces qui ont façonné notre pays.

« Légende et réalité »

Il s'agit d'une exposition qui témoigne de la grandeur d'un pays où les héros n'ont été que trop rarement reconnus et donne un aperçu de certaines créatures mythiques telles que Kiviok et le Sasquatch, qui ont avivé l'imagination tant des autochtones que des Européens.

« Légende et réalité » relate plus que les exploits surhumains des Canadiens. En montrant des exemples d'excellence dans différents domaines, l'exposition veut stimuler la fierté nationale à travers des personnages qui ont enrichi le patrimoine culturel canadien. En outre, elle vise à mieux faire connaître les pionniers et les explorateurs qui ont surmonté les obstacles naturels, les hommes forts et les héros du monde du sport, les artistes, les écrivains, les inventeurs et les réformateurs qui ont aidé à façonner l'image du Canada.

L'exposition se penche, entre autres, sur des personnages qui sont devenus des héros dans une région ou au sein d'un groupe particulier de Canadiens. Aux côtés des héros de réputation nationale, on retrouve des représentants de diverses factions qui reflètent certaines tendances régionalistes au Canada.

On y retrouve 24 poupées provenant de deux collections de l'Ontario et qui représentent environ le tiers des personnages en vedette.

L'exposition « Légende et réalité : les héros historiques et légendaires du Canada » est présentée à la Bibliothèque nationale à Ottawa jusqu'au 22 janvier prochain.

Hebdo Canada est publié par la Direction centrale des affaires publiques, ministère des Affaires extérieures, Ottawa K1A 0G2.

Il est permis de reproduire les articles de cette publication, de préférence en indiquant la source. La provenance des photos, si elle n'est pas précisée, vous sera communiquée si vous vous adressez à la rédactrice en chef, Annie Taillefer.

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

Algunos números de esta publicación aparecen también en español bajo el título Noticiero de Canadá.

Alguns artigos desta publicação são também editados em português sob o título Notícias do Canadá.

Canada

ISSN 0384-2304