

Nouvelles des parcs historiques nationaux

Et maintenant... lieux et parcours privilégiés

conservation n.f. * 1° Action de conserver, de maintenir intact ou dans le même état. V. Entretien, garde, sauvegarde. Etre chargé de la conservation d'un monument. Instinct de conservation (de soi-même, de sa propre vie). — Conservation des aliments par le froid. * 2° Etat de ce qui est conservé.

Robert — dictionnaire du français primordial (1971)

Le Programme de la Conservation du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien a pour tâche de conserver les ressources naturelles et historiques du Canada, garantissant ainsi la sauvegarde du patrimoine national à l'intention "... des générations futures".

Le Programme de la Conservation est divisé en trois parties: *Les parcs nationaux* — ce sont 28 exemples frappants de la variété de paysages actuellement préservés; *les parcs historiques nationaux* et *les lieux importants* — plus de 80 endroits historiques illustrent le patrimoine du Canada; et *le réseau de canaux* — huit canaux où les loisirs

et l'histoire se marient harmonieusement (voir notre article).

Mais, aujourd'hui, il y a beaucoup plus. "Lieux et parcours privilégiés" sont le prolongement du programme actuel et ouvrent de nouvelles voies vers l'avenir.

Font partie du projet:

Des parcs marins nationaux — qui mettront en valeur les 60,000 milles de littoral du Canada et les plus grandes étendues d'eau douce au monde.

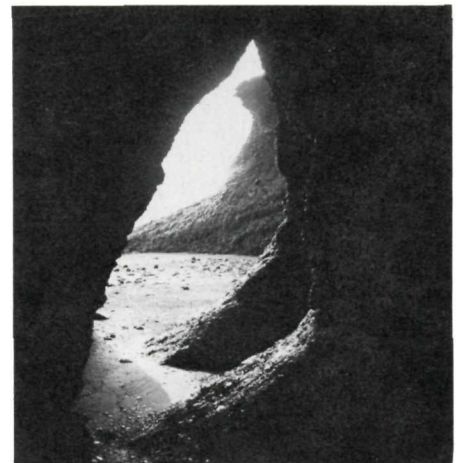
Des points d'intérêt national — qui indiqueront les curiosités naturelles qui doivent être conservées, comme le cratère Chubb, au Nouveau-Québec, les "pingos" de l'Arctique, les collines érodées et semi-désertiques des Prairies et maintes cavernes creusées à même la montagne ou le littoral.

Des rivières sauvages — qui offriront leurs eaux claires à l'explorateur moderne et lui feront découvrir d'importantes valeurs historiques.

Des mesures seront prises immédiatement pour acquérir, protéger et évaluer les richesses de ces trois catégories du programme, avant que la pollution, sous toutes ses formes, ne les réduise à néant.

Rassembler tous ces éléments, de façon à ce qu'ils deviennent le prolongement du programme initial, voilà le défi que doit relever le Programme de la Conservation. Des études sont déjà en cours quant à l'aménagement de pistes ou de sentiers historiques et de voies d'eau historiques ainsi qu'à l'établissement de routes historiques et panoramiques qui, à une reposante vitesse de croisière, conduiraient le voyageur vers des régions d'une grande beauté naturelle ou vers des points d'intérêt historique national.

Le gouvernement fédéral est prêt à développer ce programme au niveau national, mais le succès de l'entreprise repose sur les résultats des consultations et des négociations avec les provinces et les territoires, de même qu'avec les municipalités et les organisations locales. En travaillant ensemble, les pouvoirs publics et les citoyens pourront créer une meilleure façon de vivre tout en sauvegardant le patrimoine historique et les richesses naturelles du Canada.



Le front de mer d’Halifax

le rôle de l'historien dans la restauration historique

La restauration historique, qui consiste à redonner leur cachet et leur aspect original aux constructions importantes dans l'histoire du Canada, fait partie des attributions du Service des lieux historiques nationaux depuis le milieu des années 1900. Le Petit fort Garry, au Manitoba, la Villa Bellevue, à Kingston, et la Maison Motherwell, en Saskatchewan, ne sont que trois exemples de résurrection issue d'un travail long, difficile et parfois ingrat.

La restauration n'est jamais l'oeuvre d'une seule personne, ni même le résultat d'une seule technique. En effet, depuis sa conception jusqu'à sa réalisation, elle exige la participation de dessinateurs, d'architectes, d'archéologues, d'historiens, de conservateurs de musée, d'artisans et d'une foule d'habiles travailleurs, dont un bon nombre devront apprendre des techniques anciennes et réussir à manier avec aisance les outils d'autrefois.

La restauration historique ne va pas sans recherche de détails précis et chaque participant qui entre dans ce jeu passionnant voit s'accroître ses connaissances historiques.

Susan Buggey, agent de recherches historiques du Service des lieux historiques nationaux, nous donne quelques précisions sur les renseignements qu'elle a recueillis au sujet de la restauration d'une partie de l'historique front de mer d'Halifax.

Coincé entre un palais de justice moderne et une sortie d'autoroute le long du front de mer d'Halifax, un ensemble d'immeubles à bureaux et d'entrepôts du 19^e siècle, qui a pu être préservé, sera bientôt restauré.

Les bâtiments, qui avaient été construits entre 1815 et 1875 par des hommes d'affaires riches et résolus voulant faire étalage de leur puissance et désireux de servir leurs intérêts, ont survécu à leurs créateurs voilà déjà près d'un siècle.

L'activité portuaire fléchit nettement au 20^e siècle, car le transport aérien et terrestre supplantèrent le transport maritime et le front de mer cessa d'être le centre d'intérêt de la région. Les bâtiments et le quartier périclitèrent; d'un grand foyer d'activité, il ne reste que des ruines. Cependant, rien n'est perdu: grâce aux travaux de restauration de l'extérieur des bâtiments et de rénovation de l'intérieur en fonction des besoins de l'homme moderne, ces bâtiments historiques se distingueront de nouveau du reste du quartier.

L'édifice

Construite en 1830, cette maison est l'un des sept bâtiments en pierre et en bois qui seront restaurés.

On ne connaît pas les noms de l'architecte ni du constructeur, mais le premier propriétaire fut Enos Collins, un habitant de la Nouvelle-Ecosse qui fit fortune en tant que corsaire au cours des guerres napoléoniennes. Il sut si bien investir son argent, soit dans les assurances, dans les entreprises commerciales ou immobilières, soit en le prêtant, qu'à sa mort il était considéré comme l'homme le plus riche de l'Amérique du Nord britannique. Le second propriétaire de la maison, fut, pendant près d'un siècle, la compagnie de navigation internationale Pickford & Black. Cette compagnie était renommée pour son service de passagers et de transport de marchandises aux Antilles et elle jouissait, à Halifax, d'une grande ré-

putation en tant qu'agent de la compagnie Lloyds of London.

du connu...

On n'a découvert aucune esquisse ou photographie anciennes des bâtiments, mais il est possible d'en déterminer l'aspect original à l'aide de cartes géographiques, de photographies récentes, d'études architecturales et d'éléments connus de constructions semblables de la même époque. En enlevant le revêtement de stuc, par exemple, on a découvert les murs de pierre bien préservés. D'après une photographie de 1890, on distingue une structure à trois baies dont les dormants de grès sont symétriquement disposés et dont les portes de chargement donnent sur les quais. Au-dessus des portes se trouve une lucarne d'où sort une poutre au moyen de laquelle on hissait, jusqu'aux étages supérieurs pour les y entreposer, les riches marchandises importées d'Europe, d'Amérique du Sud et des Antilles. Le toit, pourvu d'un arêtier et recouvert d'ardoises est semblable à celui de l'immeuble et de l'entrepôt de pierre de la Halifax Banking Company, construit au début du 19^e siècle, de l'autre côté de la rue. Il est presque certain que de gros murs de pierre et de petites fenêtres donnaient du côté ouest, sur la rue Water, mais une esquisse de 1880 servant d'en-tête de lettres de la compagnie d'alors, montre une façade modernisée et aménagée pour convenir aux besoins de l'entreprise florissante qui occupait les lieux.

Au début du 20^e siècle, les bureaux furent réaménagés en ajoutant un étage que supportaient des colonnes de fonte, ce qui en faisait "des locaux plus pratiques qu'auparavant . . ."

Un toit plat, installé après l'incendie de 1904, et des bureaux à deux niveaux, ajoutés à l'aile sud en 1938, ont, tour à tour, altéré les proportions de l'harmonieux entrepôt.

Les travaux de restauration comprendront la remise en place du toit incliné du 19^e siècle, la démolition du rajout de l'aile sud et la mise à jour des murs de pierre extérieurs.

...à l'inconnu

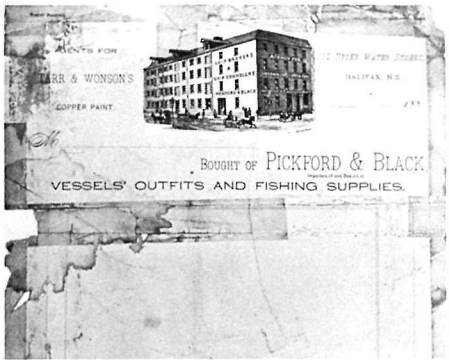
Les premières étapes, mais non les dernières, de la reconstruction historique consistent à déterminer l'aspect général d'un édifice à une époque donnée et d'en établir les plans de restauration. Pour en arriver à une restauration fidèle, l'ingénieur doit obtenir des renseignements détaillés sur les caractéristiques de la structure et sur les procédés techniques utilisés pour sa construction.

Dans le cas du toit d'ardoise, par exemple, il s'agit de savoir comment était fait la charpente pour recevoir l'ardoise, quel était l'angle du toit, d'où provenait l'ardoise, quelles étaient les dimensions des tuiles et comment elles tenaient en place et quelles finitions on donnait aux bordures.

Aucune étude sur les toits d'ardoise du Canada n'a été entreprise jusqu'à ce jour. Toutefois, comme au 19^e siècle, la plupart des artisans de la construction d'Halifax venaient d'Angleterre, les études relatives à la construction dans ce pays donnent une idée des techniques qui furent probablement utilisées en Nouvelle-Ecosse. Les manuels de construction américains et anglais, dont quelques-uns ont été découverts à Halifax, témoignent également des pratiques courantes de l'époque. De plus, il n'était pas rare, vers la fin du 19^e siècle, de recouvrir d'ardoise les toits des maisons d'affaires, aux murs de pierre, du centre-ville d'Halifax. D'ailleurs, certains de ces bâtiments n'ont été touchés ni par les incendies ni par les modernisations. En outre, on a découvert sous les combles de l'actuel entrepôt quelques tuiles d'ardoise provenant d'une construction de l'époque située près des quais.

L'ardoise de la région était considérée comme impropre à la construction de toits et, si l'on en croit les annonces des journaux de 1820, c'était l'ardoise du pays de Galles qui était importée le plus souvent. De plus, les dossiers du commandement de l'armée britannique à Halifax nous donnent

la quantité de tuiles et d'autres matériaux nécessaires pour plusieurs constructions militaires dont les dimensions sont connues et qui ont été érigées vers la même époque que l'édifice Pickford & Black. Enfin, un document juridique du 19^e siècle, contient le plan du toit du bâtiment de la Halifax Banking Company, dont le style est semblable, et qui est situé de l'autre côté de la rue. Grâce à ces données, il est possible de se faire une idée des matériaux et des techniques utilisés à Halifax au 19^e siècle. Faute de plans précis, ces éléments nous fournissent néanmoins les données de base nécessaires à la restauration.



Le canal Rideau

Le programme de la Conservation, qui administre 28 magnifiques parcs nationaux, ainsi que 600 lieux et ouvrages historiques, y compris des bateaux, des objets d'art et des plaques rappelant le souvenir de personnalités et d'événements de portée nationale, vient d'acquérir huit canaux à caractère historique qui s'ajouteront désormais à la collection proprement canadienne.

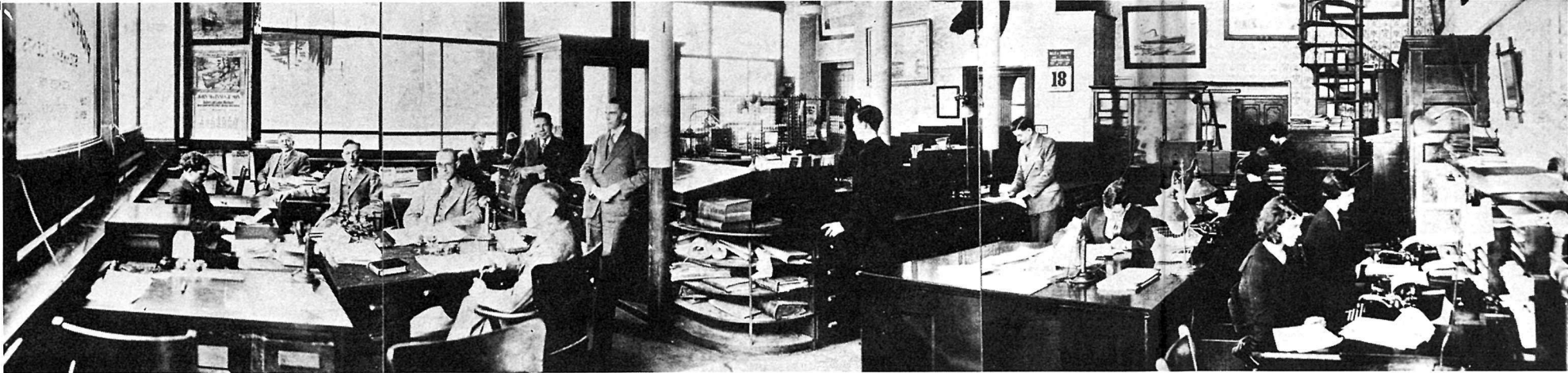
Les canaux, autrefois administrés par le ministère des Transports et qui ne remplissent plus leur fonction commerciale ont été transférés au programme de la conservation. Loin d'être abandonnés et relégués aux oubliettes, ils sont utilisés par de petits bateaux de plaisance et permettent de contempler la beauté du paysage, le long de quelques-uns des sentiers les plus importants du point de vue historique, dans l'Est du Canada.

Les canaux ainsi transférés sont: en Ontario, le Rideau, le Trent-Severn et le Murray; au Québec, le Carillon, le Sainte-Anne, le Saint-Ours et le Chambly; en Nouvelle-Ecosse, le St. Peters, reconnu pour être l'un des plus petits canaux au monde.

Parmi ces huit voies navigables, le canal Rideau, long de 124 milles, est probablement le plus connu des Canadiens. Construit pendant la période d'expansion rapide qui a suivi la guerre de 1812, il représente "l'ère de construction des canaux". Comme la plupart des canaux, le Rideau a été creusé à travers les forêts infranchissables, les rivières inexplorées et le roc. De nombreux hommes périrent pendant sa construction, victimes d'un type de malaria probablement causé par les marais chauds et humides, infestés de moustiques, ainsi que par les piètres conditions hygiéniques que connurent les pionniers.

Mlle Judith Tullock, qui effectue des recherches en histoire pour le compte du Service des Lieux historiques nationaux, prépare une étude sur le canal Rideau. Dans le cadre de cette étude, au cours de l'été dernier, elle a parcouru en canoë, accompagnée d'un ami, la longueur totale du canal Rideau. Les pages qui suivent relatent ses impressions de voyage.

La crainte d'une invasion américaine ressentie par les autorités anglaises et coloniales, au début du 19^e siècle, fut à l'origine de la construction du canal Rideau. Une attaque américaine bien concertée pouvait facilement couper les communications effectuées par la voie du Saint-Laurent, entre le Haut et le Bas-Canada. En conséquence, après la guerre de 1812, des recherches furent entreprises pour trouver une route éloignée de la frontière. Le réseau des rivières Outaouais, Rideau et Cataraqui apparaissait comme le cours le plus favorable et, en 1826, le lieutenant-colonel John By, du corps des ingénieurs du Roi, commença la construction d'une voie navi-



1 Les historiens et les architectes spécialisés en restauration sont appelés à consulter divers documents, comme par exemple ce cliché panoramique montrant l'intérieur de l'édifice Pickford & Black, vers 1930. La photo illustre les changements effectués au bâtiment, au tournant du siècle. (voir article) (Pickford & Black)

2 Hier—Esquisse tirée de l'en-tête du papier à lettre d'une société des années 1880. (Archives publiques du Canada)

3 Aujourd'hui—Encadrée et silencieuse, la relique historique attend sa restauration. (Service de restauration)

4 Demain – Le croquis dessiné par l'architecte chargé de la restauration montre les changements requis pour rendre authentique l'aspect original du bâtiment. (Service de restauration)

gale allant du confluent des rivières Rideau et Outaouais jusqu'à l'embouchure du Cataraqui à Kingston.

Le colonel John By dirigeait les deux compagnies des Royal Sappers and Miners qui étaient employées à la construction du canal Rideau; il trouva une admirable solution aux problèmes causés par la désertion des soldats qui travaillaient près de la frontière américaine en recommandant de donner à chacun 100 acres de terre et de le démobiliser jusqu'à l'achèvement du canal. Cette décision eut pour effet de mettre fin aux désertions et de nombreux soldats s'établirent le long du canal.

Par un habile endiguement, le colonel By utilisa le cours naturel des lacs et des rivières, de sorte que sur les 124 milles de longueur de la voie navigable, il ne fallut construire qu'environ 20 milles de canal artificiel. En outre, les travaux effectués permettaient de franchir une dénivellation considérable. À partir de la rivière Outaouais, le réseau gravit 277 pieds, en passant par 33 écluses, jusqu'au plus haut niveau du lac Rideau supérieur, puis descend 162 pieds au moyen de 14 écluses jusqu'au lac Ontario. Des barrages de pierre, ceux de Jones Falls et de Long Island par exemple, n'ont pratiquement pas changé et illustrent à merveille l'habileté technique requise pour ouvrir la navigation.

La conception des écluses bâties en pierre taillée est demeurée fondamentalement la même, bien que la maçonnerie nécessite des soins constants d'entretien. Les machines qui actionnent les vannes des écluses sont elles aussi semblables à celles qui furent installées à l'origine. À part les vannes de Black Rapids et Newboro, mues électriquement, toutes les autres sont actionnées manuellement.

Bien que sa construction ait d'abord été motivée par des considérations d'ordre stratégique, le canal ne servit jamais à des fins militaires. Il ne fut même pas utilisé comme voie commerciale importante vers l'Ouest, contrairement à ce qui avait été prévu.

Particulièrement après l'achèvement des canaux du Saint-Laurent, au milieu des

années 1840, le commerce sur le Rideau fut restreint en grande partie au trafic local entre les agglomérations situées le long de ses berges. Plus récemment, la voie navigable a été de plus en plus utilisée par des bateaux de plaisance.

En amont de Kingston, les vingt premiers milles de cette voie navigable suivent le cours de la rivière Cataraqui, bien que le littoral ait été considérablement modifié par les barrages érigés pour rendre la rivière praticable. La surélévation du niveau de l'eau a noyé les basses-terres et, en dehors du chenal balisé, les souches submergées constituent un danger pour les grands bateaux. En fait, la partie la plus méridionale de la voie relie une série de lacs où se trouvent des rivages fortement boisés et de petites îles rocheuses. Bien des gens la considèrent comme la plus attrayante du réseau. Étant donné que nous avons effectué notre périple en début de la saison, nous n'avons aperçu que de rares bateaux de plaisance et, la plupart du temps, à part nous, bien entendu, il n'y avait sur le lac que des plongeurs¹, des tortues et quelques pêcheurs.

Le plus vaste lac du réseau Rideau est le Grand lac Rideau; il s'agit de la première étendue d'eau située en aval du lac Rideau supérieur et se dirigeant vers la rivière Outaouais. À partir de l'étranglement, digue artificielle conçue par le colonel By afin de surélever le niveau de l'eau et de simplifier ainsi la construction sur la descente vers Kingston, le Grand lac Rideau s'étend sur environ 20 milles jusqu'aux écluses de Poonamalie, immédiatement en amont de Smiths Falls. Dans sa plus grande largeur, là où le chenal bifurque en direction de Portland, le lac mesure environ cinq milles.

De Smiths Falls à Ottawa, le tracé suit la rivière Rideau. Les grandes routes aperçues sur les deux rives indiquent la présence d'une civilisation avancée, ce qui contraste avec le secteur occupé par les lacs, mais le calme des écluses crée une impression

d'isolement. Un attrait particulier se dégage des écluses construites à Clowes et à Nicholson, à environ 40 milles d'Ottawa. En ce point précis, le chenal traverse la rivière d'une berge à l'autre, sur un tronçon d'un demi mille entre les deux barrages débordants; la tradition locale attribue cette particularité à la négligence d'un géomètre ivre, mais à la vérité, il ne semble pas y avoir de preuve à l'appui de cette plaisante légende.

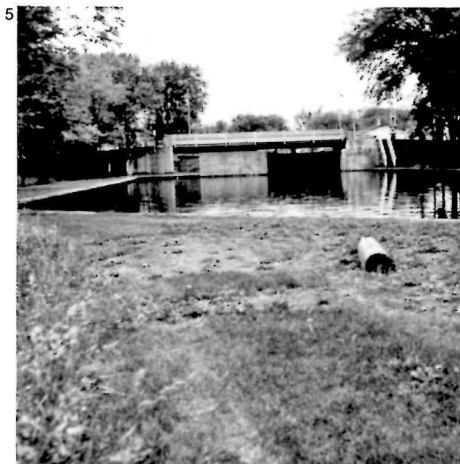
Exception faite de la succession de huit écluses à l'entrée du canal, à Ottawa, les travaux les plus complexes exécutés sur la rivière Rideau se trouvent à l'écluse de Long Island, près de Manotick. Ici, les 3 écluses permettent au voyageur de franchir une dénivellation de vingt-cinq pieds, mais c'est le barrage en pierre qui présente le plus d'intérêt, car il mesure 31 pieds de hauteur sur 700 pieds de longueur et se classe parmi les plus longs du réseau.

À travers la ville d'Ottawa, la voie navigable est un chenal artificiel. Le lieutenant-colonel By put toutefois profiter d'une dépression naturelle du terrain, pour construire le tronçon de canal qui va du lac Dow jusqu'à la courbe à l'endroit où se trouve l'emplacement actuel de la rue Waverley. À partir de ce point, jusqu'aux écluses situées en aval du parlement, une excavation considérable était indispensable pour construire le chenal et pendant de nombreuses années, cette portion fut dénommée "la grande tranchée".

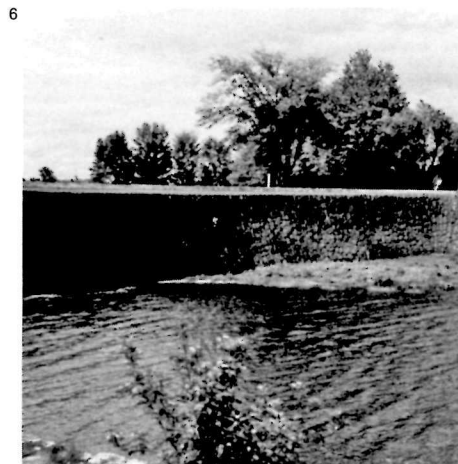
La voie navigable du Rideau présente autant et même plus d'attraits et d'avantages aujourd'hui qu'au moment de son achèvement, il y a un siècle et demi. Les travaux les plus importants, soit les écluses et plusieurs des barrages, ont conservé leur aspect des premiers jours.

Dans le cadre du programme global de Conservation, ce beau canal historique, sera gardé intact et fera partie de notre patrimoine national, pour le bénéfice des générations futures.

¹ Oiseaux palmipèdes, de la taille du canard.



5 Le bassin de Merrickville – Les travaux de construction sur le canal comprennent trois écluses séparées par deux bassins de manoeuvre où les bateaux peuvent embarquer et débarquer du fret (Service des Lieux historiques nationaux)



6 Barrage à Long Island – Ce barrage est situé à 15 milles au sud d'Ottawa. Construit en 1828, cette immense construction de pierre occupe toute la largeur de la rivière Rideau et forme une étendue d'eau dormante en amont, sur la rivière, jusqu'aux rapides Burritt. (Service des Lieux historiques nationaux)



7 Chutes Jones, écluse supérieure et bassin – À partir de ce point, le voyageur descend de 60 pieds en franchissant quatre écluses et un bassin. À gauche, se trouve une petite forge construite en pierres, en 1843. (Service des Lieux historiques nationaux)

Les privilégiés

Les officiers de l'Armée britannique au Canada

par Carol Whitfield



1 Salle des trophées des officiers, par Cornelius Krieghoff (Royal Ontario Museum)
2 Bal à Halifax (N.-E.) en l'honneur du prince Arthur tiré de *The Illustrated London News* du 2 octobre 1869, p. 324 (Archives publiques du Canada)
3 Départ pour un pique-nique à Montmorency, le capitaine Buzbie conduit Miss Muffin, Aquarelle par A. Killaly (Archives publiques du Canada)

“Les gentilhommes de la garnison, aimables et intelligents, avaient peu de choses à faire si ce n'est lire, chercher des fossiles, pêcher, chasser, abattre des arbres et cultiver des pommes de terre¹.”

L'auteur brosse un portrait des officiers britanniques qui est corroboré par d'autres observateurs et par les officiers eux-mêmes qui ont écrit leurs mémoires. Pour un officier breveté de l'Armée britannique en poste au Canada, la vie était facile; il n'avait que peu de choses à faire en temps de paix et il jouissait de nombreux privilèges qui égayaient ses loisirs.

Par un curieux contraste avec les hommes sous leurs ordres, les officiers prenaient congé aussi fréquemment et aussi longtemps qu'ils le voulaient. Qui plus est, certaines autobiographies ne mentionnent jamais leur travail, mais font état de leurs exploits de pêche ou de chasse ou de leurs tournées aux États-Unis. Tout travail, comme l'entraînement et le commandement des soldats de tout rang, était décrit comme une corvée qui faisait obstacle à leur vie mondaine.

La plupart des officiers étaient des fils cadets de la haute société anglaise et recevaient de généreuses allocations qui s'ajoutaient parfois à leur fortune personnelle. Comme si cela ne suffisait pas, ils touchaient, en plus, solde et allocations quotidiennes. Ainsi dotés, ils pouvaient se permettre toutes les fantaisies. Un jeune imprévoyant s'était un jour attiré les reproches de son père et il se plaignait d'être trop pauvre pour suivre ses camarades qui faisaient un autre voyage aux États-Unis.

En général, les officiers avaient une caisse assez garnie pour se payer quelques chevaux et un bon traîneau. Avec ces atelages, ils pouvaient former des clubs de promenades en traîneau et distraire les filles des riches marchands et des politiciens de la colonie. Ces jeunes dames, communément appelées “Miss Muffin”, étaient très souvent accompagnées d'officiers qui quittaient Québec pour des excursions. Les traîneaux portaient le matin,

munis de paniers remplis de nourriture et de vin, pour aller passer la journée non loin du cône de glace aux chutes Montmorency ou encore pour visiter le village indien de Lorette. Quand l'officier commandant présentait qu'une “Miss Muffin” dépassait le stade d'une amourette divertissante, le jeune officier imprudent était renvoyé en Angleterre en mission spéciale, car le mariage avec une fille des colonies risquait, aux yeux de la direction militaire, de compromettre la carrière des armes. Les parents de la jeune fille, au contraire, voyaient la situation d'un oeil différent, puisque le mariage avec un jeune officier de bonne famille était le moyen idéal d'entretenir d'utiles rapports avec l'Angleterre.

A cause de cet engouement, les officiers de l'Armée britannique recevaient un bon accueil dans les foyers canadiens. On organisait régulièrement des bals, des dîners et des soirées de cartes et les officiers prenaient souvent une part active à ces manifestations mondaines en mettant la fanfare militaire à contribution.

Quand un officier n'avait pas été invité à une soirée, il se réfugiait dans le confort et la camaraderie du mess régimentaire. Chaque officier versait une partie de sa solde pour l'aménagement et le fonctionnement de son mess. Dans plusieurs cas, on pouvait y admirer la porcelaine fine et le cristal qui rehaussaient leur table. A la différence de leurs pauvres subordonnés, assis devant un bol de soupe et une platée de boeuf bouilli, les officiers se faisaient servir, au mess, plusieurs mets de choix arrosés de vins de porto, de claret et de champagne.

En plus du mess, les officiers pouvaient se délasser à la bibliothèque ou dans leur chambre personnelle. Cornelius Krieghoff a fait de ce désordre opulent le sujet d'une de ses toiles: *An Officer's Trophy Room*. Les murs sont garnis de peintures à l'huile et d'équipement de sport, surtout des brides et des guides pour chevaux. Une partie des livres de la bibliothèque traîne en désordre sur la table. Des fourrures sont jetées négligemment sur les meubles et le chien s'ébat sans contrainte dans la pièce.

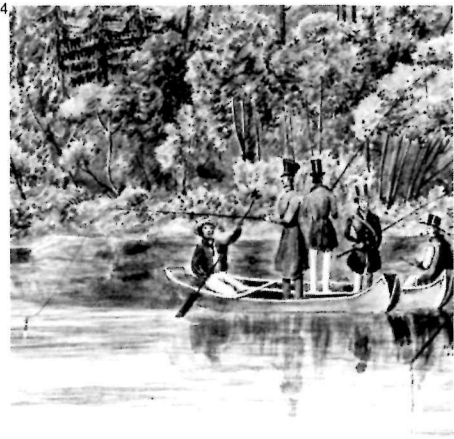
Cet officier préférait évidemment une chambre en désordre car, autrement, il aurait demandé à son ordonnance de nettoyer son quartier. Tout officier jouissait du privilège d'un soldat attaché à sa personne et les officiers supérieurs en avaient plusieurs. Ces domestiques prenaient soin des uniformes et des chevaux, ce qui laissait encore plus de loisirs aux officiers.

Plus d'un officier s'adonnait à la peinture, en amateur, ce qui nous a valu des séries d'aquarelles et de peintures à l'huile décrivant des scènes de notre pays. Récemment, les Archives publiques du Canada, présentaient une exposition d'aquarelles intitulée *Images du Canada*. Une grande partie des toiles exposées était l'oeuvre d'artistes militaires. L'influence militaire s'y manifeste: les constructions présentant l'aspect d'un plan d'ingénieur et la disposition celle d'un campement militaire.

Il est un domaine encore où les officiers britanniques ont enrichi notre patrimoine national. Au cours des 18^e et 19^e siècles, le théâtre amateur était un passe-temps populaire en Angleterre et les officiers ont apporté cette coutume au Canada. Les soirées théâtrales de la garnison, souvent ouvertes au public, étaient parfois organisées au profit d'une oeuvre locale mais, la plupart du temps, elles ne constituaient qu'un exutoire à l'exubérance des officiers.

Pour ces privilégiés, la vie n'était pas seulement une plaisanterie ou un loisir continu. Quelques-uns furent des apôtres de la conservation de l'Empire britannique ou la conversion de l'homme à leur idéal de moralité chrétienne. Néanmoins, un très grand nombre profitèrent de leur séjour en Amérique du Nord britannique pour jouir uniquement d'une vie de plaisirs qui contrastait avec la vie de leurs subalternes.

¹ Extrait de *The Shoe and Canoe or Pictures of Travel in the Canada's* (La raquette et le canot ou portrait de voyages dans les deux Canadas), Chapman and Hall, t. II, Londres, 1850, p. 139



La pêche et la chasse, deux passe-temps favoris des officiers britanniques:



4 Partie de pêche sur le lac Charles, Marlay, Tomkins, Adjudant Cockburn, par J.P. Cockburn (Archives publiques du Canada)

5 Chasse au renard à St-Andrews (N.-B.) Lieutenant James Cumming Clarke (Archives publiques du Canada)



Affaires indiennes et du Nord Indian and Northern Affairs

Parcs Canada Parks Canada

Bulletin trimestriel publié en anglais et en français par la Direction des Parcs nationaux et des Lieux historiques, avec l'autorisation de l'honorable Jean Chrétien, C.P., député, ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien.

Il est permis de reproduire articles et photos, à condition d'en mentionner la provenance. On peut obtenir, sur demande, les photos non visées par des droits d'auteur.

Rédactrice: Sheila Crutchlow
Groupe de la conservation
Bureau du conseiller en information publique
400 ouest, avenue Laurier,
Ottawa, K1A 0H4.

Présentation: Gottschalk+Ash Ltée.
Publication AINC N° QS-1178-040-FF-A1