



Photothèque ONF

Le Manhattan et le brise-glaces Louis St-Laurent dans l'Arctique.

bulletins météorologiques et à effectuer des radiocommunications avec les aéronefs. Ce programme permet ainsi aux habitants de l'Arctique de se familiariser avec le domaine technique complexe qu'est l'exploitation d'un aéroport.

Les premiers aéronefs utilisés dans l'Arctique ressemblaient aux *Junkers* de Gorman et de Fullerton. Grâce aux avions à décollage et à atterrissage courts de construction canadienne tels que le de Havilland *Beaver*, l'*Otter*, le *Twin Otter* et le tout nouveau *Dash-7*, les collectivités isolées de l'Arctique jouissent maintenant de services aériens. En outre, de janvier à mai, les grands froids permettent aux très gros avions de 54 tonnes de se poser directement sur une glace épaisse de 2,13 mètres ou plus. Ainsi, des avions comme

le *Boeing 737* ou le *Lockheed Hercules* peuvent transporter directement du personnel ou des approvisionnements jusqu'aux puits de pétrole et aux chantiers de construction situés dans le Grand Nord.

Les brise-glaces

Étant donné le coût élevé du transport aérien, c'est par bateau que l'on transporte, durant les mois d'été, les matériaux de construction, les combustibles, les véhicules, les appareils ménagers, les vêtements et les vivres. Depuis 1930, les brise-glaces de la Garde côtière canadienne escortent les convois de cargos et de pétroliers jusqu'à la baie d'Hudson et l'Arctique oriental. Ces bâtiments effectuent le transport de denrées pour les différents ministères et agences du gou-

vernement fédéral, pour le gouvernement des Territoires-du-Nord-Ouest, pour des agences variées, pour des entreprises et des particuliers, livrant ainsi des dizaines de milliers de tonnes de marchandises à plus de 50 collectivités de l'Arctique oriental.

Les brise-glaces basés sur la côte du Pacifique accomplissent les mêmes tâches pour les agglomérations de l'Arctique occidental. De plus, des trains de chalands de la Société des transports du Nord Limitée (société de la Couronne) circulent sur le Mackenzie pour approvisionner les agglomérations qui se trouvent sur les rives du fleuve et le long de la côte arctique. Plus à l'est, des chalands de la même compagnie, basés à Churchill, approvisionnent les collectivités le long de la côte Keewatin de la baie d'Hudson.

Le transport par voie de terre

L'Arctique occidental dispose de deux autres moyens de transport.

La compagnie White Pass & Yukon Railway exploite une ligne ferroviaire de 177 kilomètres reliant Skagway (Alaska) à Whitehorse. En plus de permettre le transport de nombreux passagers, la compagnie a joué un rôle primordial en matière de conteneurisation et de transport intermodal. Elle exploite également un important terminus maritime à Skagway ainsi qu'un service maritime entre ce port et Vancouver, assurant ainsi le transport des marchandises diverses vers le nord, et des minerais vers le sud. A l'autre extrémité, un peu au-delà de Whitehorse, des caissons spéciaux remplis de minerais concentrés extraits à des centaines de kilomètres plus au nord sont déchargés des camions de la compagnie White Pass & Yukon, pour ensuite être rechargés sur des wagons plate-forme à destination du Pacifique. Pour certains, cette voie à écartement étroit peut sembler un vestige du passé, mais, en fait, elle constitue un moyen de transport essentiel pour les habitants du Yukon.

L'Arctique occidental possède plusieurs routes. Il y a, bien sûr, la route de l'Alaska qui traverse le Yukon sur 965 kilomètres. Construite par le Canada et les États-Unis en moins de dix mois pendant la Seconde Guerre mondiale, elle reste aujourd'hui la voie principale d'accès terrestre vers l'Alaska. Il existe aussi la route Robert Campbell, la route Klondike, la route Canol et plusieurs autres routes dont la plus récente, la route Dempster, relie Dawson à Fort

(suite à la page 8)

Réaction du Canada à la situation en Pologne

Devant la régression des libertés civiles en Pologne et la contravention continue aux principes enchâssés dans l'Acte final d'Helsinki, le gouvernement canadien a décidé de prendre certaines mesures pour souligner la préoccupation du Canada aux autorités polonaises. Ces mesures sont les suivantes:

- suspension des relations académiques canado-polonaises;
- avec d'autres pays de même opinion, appui à des initiatives qui, prises au sein d'instances internationales comme l'Organisation internationale du travail et la Commission des droits de l'homme aux Nations Unies, militeront en faveur du respect des droits fondamentaux du peuple polonais.

Sur le plan économique, le Canada a

décidé de ne consentir, pour l'instant, à la Pologne, aucun nouveau crédit commercial pour l'achat de biens autres que des denrées, et de restreindre le trafic régulier de la société aérienne LOT à sa fréquence actuelle de deux vols par semaine.

Cependant, le Canada continuera d'apporter au peuple polonais une forme d'aide qui encouragera un retour au renouveau et à la réforme dans ce pays. Il consentira, en outre, des crédits à la Pologne pour permettre à cette dernière de continuer d'acheter des céréales dans le cadre du présent accord céréalier à long terme. Même si le Canada est déjà l'un des plus grands bailleurs de fonds publics de la Pologne, le gouvernement estime qu'il est essentiel, à l'heure actuelle, de fournir des denrées au peuple polonais.