



Livraison de carburant.

La clé du Nord: les transports

convois, dont chacun est formé d'un ou deux brise-glace et de plusieurs navires de charge. Un convoi ravitaille les ports de Resolute et du haut Arctique, un second dessert l'île Baffin, un troisième le bassin Foxe, à l'ouest de l'île Baffin. D'autres navires se rendent dans le détroit et la baie d'Hudson. Là, les brise-glace peuvent aussi aider les navires marchands partis de Churchill (Manitoba) à se frayer un passage dans le détroit. Au cours des dernières années, des navires commerciaux en nombre croissant, la plupart dotés de coque renforcée contre les glaces, ont livré des marchandises aux compagnies engagées dans la mise en valeur des ressources naturelles du nord.

Aides et installations

Les aides maritimes à la navigation disposées le long de la route de la baie d'Hudson et en d'autres points de l'Arctique, notamment à l'ouest, — depuis le petit port esquimau de Tuktoyaktuk, à l'embouchure du Mackenzie, jusque, vers l'est, à Cambridge-Bay, sur l'île Victoria, et à Spence-Bay et Shepherd-Bay, sur la presqu'île de

Boothia — sont assurées par le ministère des transports. Un brise-glace ayant Victoria (Colombie-Britannique) pour port d'attache se rend chaque été dans l'ouest de l'Arctique pour assister les navires ravitailleurs qui voyagent le long de la côte à partir de Tuktoyaktuk.

Cependant, à part les installations très complètes de Churchill (Manitoba), qui d'ailleurs sont situées au sud du soixantième parallèle, dans le "Moyen-Nord", il n'existe nulle part dans le nord canadien d'installations portuaires au sens classique du terme. Les navires doivent jeter l'ancre au large des ports d'escale et décharger leur cargaison dans des péniches.

Le transport aérien

Le transport par voie aérienne répond depuis plusieurs années à une demande qui s'accroît à mesure que l'exploration du nord en vue de l'exploitation de ses ressources s'organise et s'intensifie. Il a connu, lui aussi, un essor remarquable. Quatre compagnies canadiennes assurent actuellement des vols réguliers de passagers et de fret dans l'Arctique : Pacific Western Airlines, Transair, Nordair qui, à partir de Montréal, dessert Cape-Dyer, Frobisher-Bay, Fort-Chimo et Resolute-Bay dans les îles de l'Arctique, et CP Air qui opère à destination du Yukon. Les Northern Consolidated Airlines relie également par des services réguliers Whitehorse,

au Yukon, et Fairbanks, en Alaska. De plus, beaucoup de petites compagnies ont un permis d'exploitation pour effectuer des vols à la demande.

Pistes et aéroports

Le gouvernement canadien s'est efforcé d'aménager, dans les points du nord les plus centraux, des aéroports capables de recevoir des avions gros porteurs. Il a aussi contribué à la construction de pistes d'atterrissage de moindres dimensions pour les petits avions.

À Yellowknife et à Fort-Smith, les gros porteurs atterrissent sur des pistes en dur. Celle de Baker-Lake peut recevoir des bimoteurs de dimensions moyennes. Celle de Coral-Harbour, sur l'île Southampton, demeure un point de convergence des routes aériennes passant par la baie d'Hudson en direction du Grand-Nord. Frobisher-Bay s'enorgueillit d'un aéroport doté d'une piste de près de trois kilomètres. En outre, un système international de communications air-sol a été installé à Resolute et à Frobisher afin de desservir les vols internationaux.

L'aéroport le plus actif du nord canadien est Whitehorse, au Yukon. Cependant, au cours des dernières années, le trafic s'est beaucoup accru — en raison des recherches faites dans le delta du Mackenzie et dans les îles du haut Arctique pour trouver des hydrocarbures — à Yellowknife, Inuvik, Norman-Wells, Cambridge-Bay, Resolute-Bay, Fort-Simpson, Hay-River, Fort-Smith et Frobisher-Bay. L'aéroport d'Inuvik est maintenant l'un des principaux points d'escale pour les vols qui desservent les rives du Mackenzie. Il est aussi un important centre de distribution pour tout l'ouest de l'Arctique. Le carburant, qui est disponible dans

tous les aéroports du nord, est apporté par bateau. Une large gamme d'appareils, du Twin Otter au Boeing 737, se posent sur les pistes, très variées, du nord. Depuis l'intensification des recherches pétrolières, il est fait grand usage d'un gros avion-cargo, l'Hercule (Lockheed), quadrimoteur qui pèse soixante-dix tonnes en pleine charge.

Il reste qu'il n'est guère raisonnable, du point de vue économique, d'aménager dans le nord un grand nombre de terrains d'aviation de dimensions importantes tant que le volume du trafic aérien n'aura pas atteint un certain

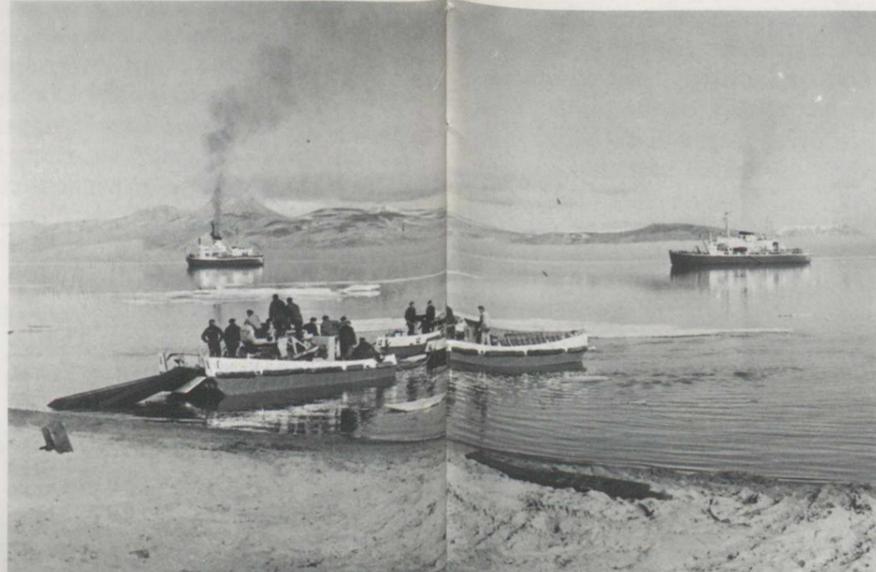
seuil. C'est la raison pour laquelle on utilise encore beaucoup d'avions équipés de flotteurs, l'été, ou de skis, l'hiver.

Au nord du soixantième parallèle, les transports par voie d'eau et les transports aériens ne sont pas les seuls, mais ils ont un caractère primordial. Il semble que, dans l'avenir, l'aéroglesseur puisse jouer un certain rôle. Mis à l'étude comme éventuel moyen de transport dans le cadre du développement de l'Arctique, il a subi déjà de nombreux essais qui paraissent encourageants. ■

Le Mackenzie

Long de 4 240 kilomètres, le Mackenzie est le plus grand fleuve canadien (le Saint-Laurent mesure 3 057 kilomètres). Il constitue une voie de navigation importante depuis le Grand lac des Esclaves, au nord de l'Alberta, jusqu'à la mer de Beaufort. Avec Yellowknife, capitale des Territoires du nord-ouest, Hay-River, Pine-Point et Fort-Resolution, villes minières, la région du Grand lac des Esclaves compte plusieurs dizaines de milliers d'habitants. Elle est reliée à Edmonton, capitale de l'Alberta, par route et par voie ferrée. C'est à Hay-River que sont transbordées les marchandises qui, acheminées du sud par rail, sont destinées à descendre le Mackenzie jusqu'aux premiers postes de l'Arctique, au delà du cercle polaire.

En l'absence de port en eau profonde, tous les matériels sont transbordés.



architecture

Vancouver: un projet audacieux

Le gouvernement canadien a décidé de construire dans le centre de Vancouver (Colombie-Britannique) un édifice qui lui permettra de regrouper dans un même lieu de travail tout son personnel en poste dans la "métropole de l'ouest" et de centraliser ses services en un point de l'agglomération qui soit commode pour les usagers. L'auteur du projet est l'architecte canadien Arthur Erickson, à qui l'on doit en particulier l'université Simon-Fraser (1).

L'immeuble, qui sera achevé dans trois ans, comprendra 93 000 mètres carrés de bureaux où travailleront six mille personnes, un parc de stationnement pour 600 voitures, des magasins, une petite salle de cinéma où seront présentés des films sur le Canada, et — innovation incontestable pour un immeuble officiel — une patinoire. Deux passerelles pour piétons relieront le bâtiment à l'immeuble de Radio-Canada, auquel il sera contigu, et au théâtre Queen-Elizabeth auquel il fera face.

Le projet manifeste autant d'imagination que de souci du "fonctionnel". Sur maquette, l'édifice est d'une grande beauté architecturale et frappe, en dépit de sa masse et de ses dimensions, par sa



légèreté, sa gaieté, son ouverture sur la vie et sur la lumière. Un lieu de travail, certes, mais aussi de communication, de shopping, de détente. Les fonctionnaires sont gens sérieux, mais non moroses. Les temps d'une Administration poussiéreuse sont révolus. Le ministre des travaux publics n'a-t-il pas récemment déclaré que les immeubles du gouvernement canadien ne doivent pas être austères et sombres, mais s'accorder au contraire à l'environnement et être partie intégrante de la vie quotidienne dans la région qu'ils desservent ? ■

1. Voir Canada d'aujourd'hui, avril 1974.