

La Navigation Intérieure

La voie navigable qui relie le Saint-Laurent aux Grands Lacs, grâce à un système de canaux construits au coût d'environ trois cents millions de dollars, constitue un réseau de navigation intérieure qui pénètre jusqu'à 2.700 km. de la côte. Avec l'achèvement du nouveau canal Welland, en 1932, les plus gros cargos en service sur les lacs Supérieur et Huron peuvent descendre jusqu'au lac Ontario et rejoindre le Saint-Laurent.

Le trafic maritime intérieur consiste surtout en blé, minéral de fer et charbon. Les produits en provenance des Etats-Unis forment une partie importante du tonnage. Deux canaux, l'un canadien et l'autre américain, relient les lacs Supérieur et Huron au Sault-Sainte-Marie.

Depuis 1913, les gouvernements américain et canadien étudient un projet de canalisation du Saint-Laurent, qui permettrait aux cargos des Grands Lacs d'atteindre l'Atlantique et aux océaniques de remonter jusqu'aux Lacs. Du point de vue canadien, la réalisation d'un tel projet favoriserait les régions intérieures en leur fournissant des facilités moins coûteuses de transport jusqu'à la mer.

On projette de creuser le fleuve sur une longueur de 180 km. et de relier Terre-Neuve à la tête des Grands Lacs par une voie fluviale. En

outre, le barrage prévu sur le Saint-Laurent, d'une capacité d'au delà de 2.000.000 CV, produirait trois fois plus d'énergie électrique que le barrage du Dniéper.

Le Transport Routier

Le réseau routier canadien comprend plus de 200.000 km. de route pavée. Le véhicule à moteur livre concurrence au rail pour le transport des voyageurs et des marchandises.

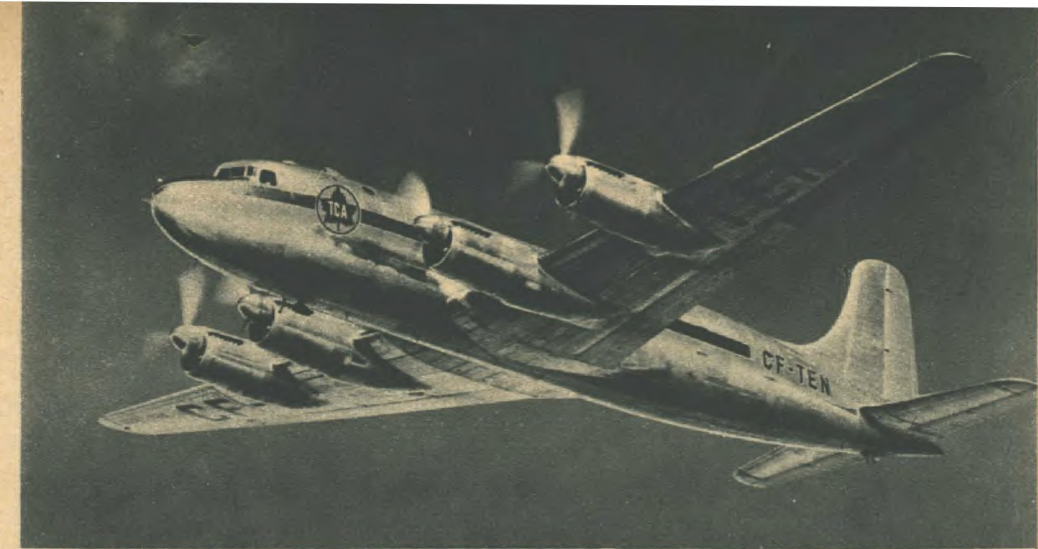
La construction de grandes routes a grandement encouragé le tourisme en provenance des Etats-Unis. De vastes services répondent aux besoins du nombre grandissant de visiteurs. En 1941, avant l'avènement des restrictions sur les déplacements imposées par les exigences de la guerre, le tourisme automobile américain avait dépensé au Canada, cinquante-quatre millions de dollars, sur un total de cent sept millions de dollars de tourisme américain.

Le Transport Aérien

Les conditions naturelles et l'expérience acquise par les aviateurs canadiens pendant la première guerre ont favorisé les débuts de la navigation aérienne au Canada. Les vastes

Le réseau aérien du Pacifique Canadien dessert le nord du pays.

Elégante hôtesse d'Air-Canada.



Un DC 4M du service transatlantique.

étendues inexplorées du Nord ont offert un champ d'activité aux pionniers de l'aviation. Le premier service régulier fut établi dans le nord du Québec en 1924. Le transport aérien connut alors une expansion rapide et joua un rôle important dans l'exploitation des ressources minières du Bouclier précambrien vers 1930. L'aviation canadienne transportait à cette époque le volume de marchandises le plus élevé au monde. Elle continue à jouer un rôle de premier plan dans la vie économique du Grand Nord.

A mesure que se multipliaient les services et les terrains d'atterrissage, on songea à la création d'un parcours transcontinental. Le gouvernement constitua à cette fin, en 1937, la Société Air-Canada. Dès la fin de 1938, un service quotidien reliait Montréal à Vancouver et transportait des passagers, du courrier et du fret. Quand fut complété, en 1939, le réseau des provinces maritimes, le Canada possédait un service aérien transcontinental.

Le service transatlantique d'Air-Canada établi pendant la guerre fait des envolées quotidiennes entre Montréal et Prestwick depuis 1946. Des quadrimoteurs de fabrication canadienne sont affectés à ce service.

Outre les principales routes aériennes exploitées par le gouvernement, il existe d'importantes entreprises privées qui ont établi un réseau de routes secondaires à travers les territoires du Nord. Ces sociétés se sont pour la plupart fusionnées au service aérien du Pacifique Canadien.

Grâce à la situation stratégique du Canada sur les routes aériennes de l'hémisphère septentrional et à l'expérience acquise, l'aviation canadienne continue de grandir sous la poussée de besoins croissants et forme un anneau important de la chaîne aérienne qui encercle le globe.

MATURITÉ ÉCONOMIQUE

Les deux guerres mondiales ont contribué de façon remarquable à stimuler l'industrialisation du Canada, allégé du même coup le fardeau trop lourd qui pesait sur l'agriculture et créé une économie mieux équilibrée.

A la fin de la première guerre, le Canada était avant tout un pays agricole. Depuis lors, l'industrie manufacturière a pris une importance

