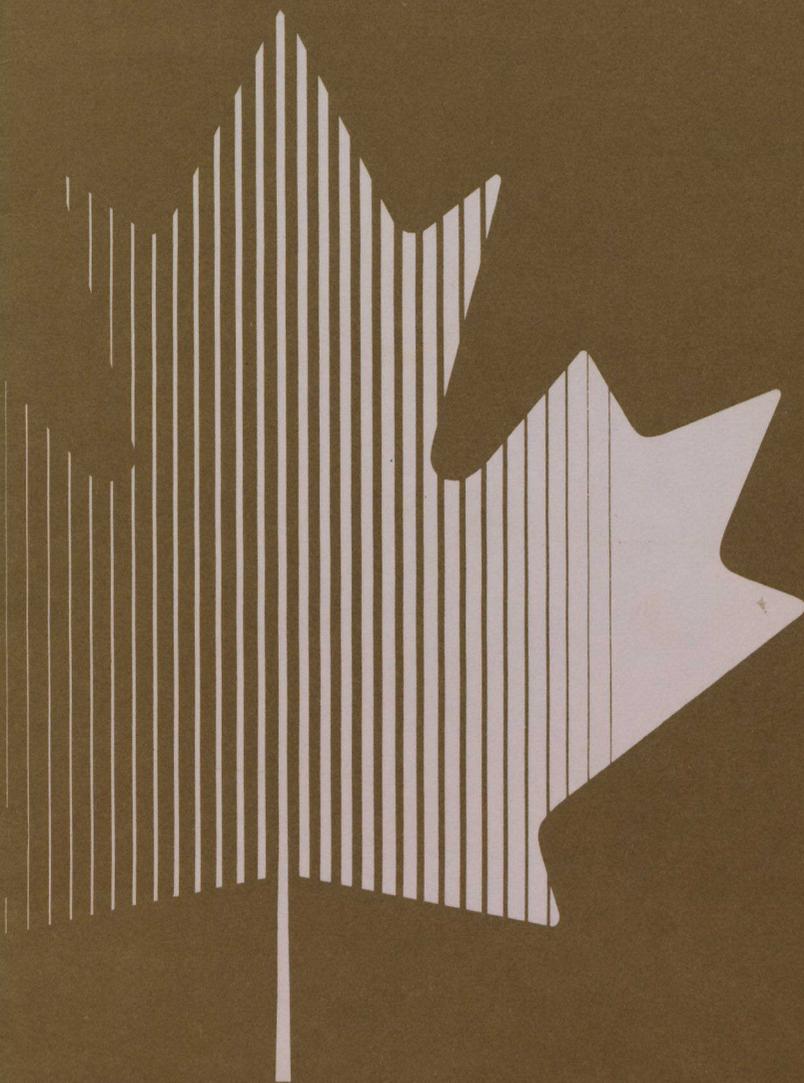


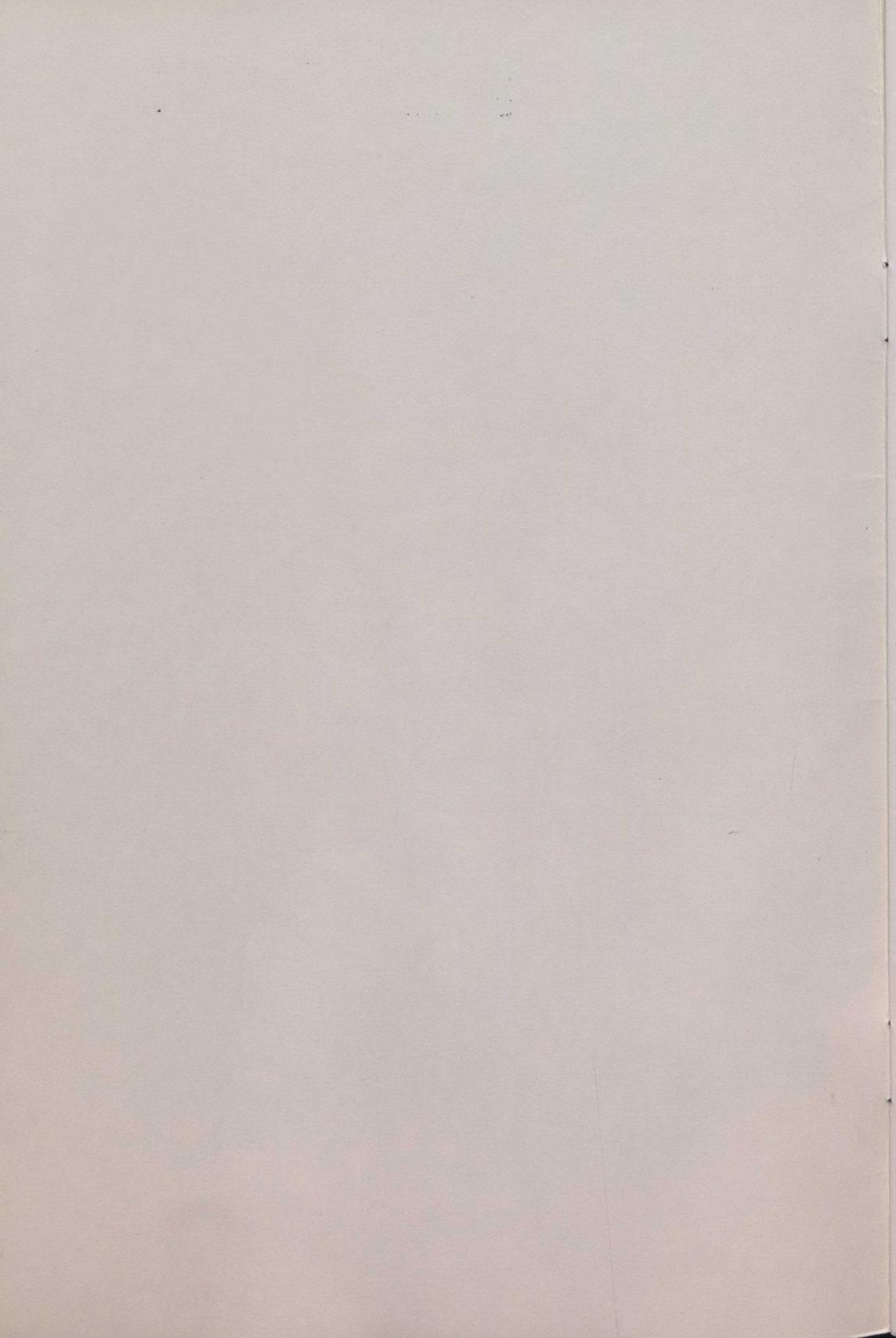
CAL
EA9
R138f
1977

DOCS

Les transports au Canada



Page documentaire 138



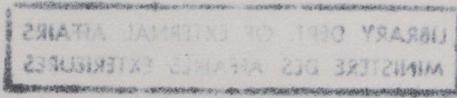
Les transports au Canada

(Révisé en avril 1977)

43-772-046

Transports par voie d'eau

Les voies navigables jouent un rôle important dans le transport au Canada. Les lacs et les rivières offrent un moyen de transport économique et sûr. Les ports maritimes sont également importants pour le commerce international. Le transport par voie d'eau est particulièrement utile pour les marchandises lourdes et les produits agricoles.



Direction des services de l'information
Ministère des Affaires extérieures
Ottawa (Ontario)
Canada K1A 0G2

Les transports
au Canada

(Révisé en avril 1977)

On peut reproduire cette brochure en toute liberté, qu'il s'agisse du texte intégral ou d'extraits (prière d'indiquer la date de parution).

Les brochures appartenant à la série des Pages documentaires peuvent s'obtenir auprès des ambassades, hauts-commissariats ou consulats canadiens. Dans les pays où le Canada ne jouit d'aucune représentation diplomatique, prière de s'adresser à la Direction des relations publiques du ministère des Affaires extérieures (Ottawa, K1A 0G2).

L'immensité du Canada pose un problème de taille à l'organisation d'un système de transport efficace et bon marché. Il ne faut pas oublier que plus de 4 000 milles (6 400 km) séparent St-John (Terre-Neuve) de Vancouver (Colombie-Britannique). Mais la distance n'est pas le seul problème. A l'est, de grandes parties du Labrador, du Nouveau-Brunswick, du Québec et de l'Ontario sont des régions forestières et rocheuses. A l'ouest, les Rocheuses forment une barrière entre les provinces des Prairies et la côte du Pacifique. Ce n'est pas tout. Dans la partie centrale du Canada, les nombreux lacs et fleuves, les terrains à affleurements rocheux et les vastes étendues de marécages sont autant d'obstacles à la construction de routes et de lignes de chemin de fer. Dans le Grand Nord, les pergélisols et la glace de mer rendent les déplacements très difficiles; il en est de même des larges détroits qui séparent du continent Terre-Neuve, l'île du Prince-Édouard ou certaines parties de la Colombie-Britannique.

Bref, les déplacements ne sont pas faciles au Canada; mais parce qu'ils sont d'une importance primordiale pour la vie nationale, l'on fait appel à tous les systèmes de transport pour répondre aux différents besoins des Canadiens à travers tout le pays.

Transports par voie d'eau

Les voies navigables forment le plus ancien système de transport du Canada. Les Indiens les appelaient les « routes qui marchent » et, bien avant l'arrivée des premiers explorateurs européens, leurs canots d'écorce de bouleau étaient déjà d'une grande efficacité. Dans l'Ouest, les Indiens de la côte du Pacifique fabriquaient des pirogues avec les thuyas* géants qui poussent dans ces régions. Dans le Nord, où il n'y a pas d'arbre, les Inuit (Eskimos) recouvraient de peaux des armatu-

*Appelés cèdres au Canada.

res pour en faire des kayaks, mode de transport que certains d'entre eux utilisent encore aujourd'hui.

Les premiers explorateurs, pelletiers et pionniers suivirent également le cours des rivières et des lacs, ouvrant ainsi la voie aux trappeurs, commerçants et colons. Au début, ils se déplaçaient en canot indien, mais avec le temps ils mirent au point des bateaux de plus en plus gros, et même des navires. Ainsi, pendant longtemps l'on utilisa principalement le transport par voie d'eau pour le déplacement des passagers et des marchandises.

Depuis la Seconde Guerre mondiale, les voyageurs empruntent peu les bateaux pour se déplacer, à l'exception des *ferry-boats* reliant les principales îles à la terre ferme. Cependant, l'aménagement de la Voie maritime du Saint-Laurent, ouverte à la navigation en 1959, a maintenu l'importance de ce mode de transport pour les marchandises. La Voie maritime permet aux navires transocéaniques d'aller aussi loin à l'intérieur des terres que Toronto, Sault-Sainte-Marie et même Thunder Bay, ce qui facilite l'importation et l'exportation de produits manufacturés et agricoles.

Dans l'Arctique, le transport maritime joue un rôle essentiel. A l'ouest, la Société des transports du Nord Limitée (société de la Couronne) utilise des remorqueurs et des chalands pour transporter des cargaisons lourdes depuis le fleuve Mackenzie jusqu'à la côte¹. Sur la côte est et dans l'Arctique supérieur, la mer reste la route principale pour aller approvisionner de petites localités dispersées. Des convois de navires de la Garde côtière canadienne, ainsi que des cargos et des navires-citernes affrétés, se rendent régulièrement dans l'Arctique pendant la saison de navigation, de la mi-juillet à la fin septembre, y transportant de la nourriture, du pétrole et d'autres denrées nécessaires. Ces convois sont accompagnés par des brise-glaces de la Garde côtière canadienne qui gardent les voies navigables ouvertes².

Transports par chemin de fer

Peu après la Confédération (1867), les voies navigables n'étaient plus en mesure de desservir toutes les régions du Canada qui comprenait maintenant la Colombie-Britannique. Il fallait de nouvelles formes de transport et de communication pour relier la nouvelle province au reste du pays. C'est ainsi qu'apparurent les chemins de fer au Canada.

¹Voir la Page documentaire 131, *Le transport dans le Nord du Canada*, juillet 1972.

²Voir la Page documentaire 119, *La Garde côtière canadienne*, novembre 1973.

Le premier réseau transcanadien fut celui du Canadien Pacifique³ dont le fameux «dernier crampon» fut enfoncé à Craigellachie (C.-B.) le 7 novembre 1885. En 1922, un second réseau, le Canadien National⁴, était formé à la suite de la fusion de plusieurs lignes privées en une société d'État.

Ces sociétés, qui exploitent deux des plus grands réseaux ferroviaires du monde, dirigent aussi nombre d'autres services de transport et de communication canadiens et internationaux. Une ligne principale nord-sud, sur la côte du Pacifique, et un certain nombre de chemins de fer régionaux et privés complètent le réseau ferroviaire canadien. Dans l'ensemble, les compagnies ferroviaires sont les seules qui soient en mesure de transporter de larges quantités de marchandises à des prix raisonnables, par tous les temps, et n'importe où au Canada.

À la grande époque des chemins de fer, les voyages en train étaient les plus courants; mais depuis la Seconde Guerre mondiale les trains ont perdu leur place privilégiée. Cependant, la nouvelle politique ferroviaire, annoncée en 1976, tente certains efforts en vue d'augmenter le nombre des voyageurs qui se déplacent en train d'une ville à l'autre. C'est ainsi que l'on a pris certaines mesures afin de rendre les trains plus attrayants, plus confortables, plus efficaces tout en réduisant les frais d'exploitation.

Transports par route

De nos jours, le moyen de transport le plus populaire et le plus fréquent est l'automobile. Depuis la Seconde Guerre mondiale surtout, l'automobile fait une concurrence sérieuse aux chemins de fer. En 1945, on dénombrait au Canada 1 161 337 automobiles, y compris les taxis. En 1973, ce nombre était passé à 7 866 084. Au cours de la même période, le nombre des véhicules commerciaux passait de 321 550 à 2 004 536.

Les transports urbains utilisent principalement des véhicules à moteur, nombreux et divers, pour assurer le transport des marchandises et des personnes. Les véhicules à moteur jouent également un rôle très important dans les transports interurbains. Il faut donc un réseau routier vaste et bien conçu pour répondre aux besoins des nombreux usagers et pour rendre toutes les régions du pays accessi-

³Voir la Page documentaire 110, *Le Canadien Pacifique*, décembre 1976.

⁴Voir la Page documentaire 111, *Le Canadien National*, janvier 1977.

bles par la route. Le Canada compte plus d'un million de milles (environ 1 600 000 km) de routes principales et près de trois millions de milles (environ 2 800 000 km) de routes secondaires. En 1975, le gouvernement fédéral et les provinces ont dépensé près d'un milliard et demi de dollars pour la construction d'autoroutes et près de cinq millions de dollars pour l'entretien du réseau routier.

Transports aériens

Au début du siècle, l'homme commença la conquête du ciel. Au Canada, le premier vol dans un appareil plus lourd que l'air eut lieu le 23 février 1909, lorsque J. A. D. McCurdy pilota le fameux *Silver Dart* sur une distance d'un demi-mille, après s'être envolé de la surface glacée de Baddeck Bay, en Nouvelle-Écosse.

Durant la Première Guerre mondiale, de nombreux Canadiens reçurent un entraînement de pilote. La guerre finie, beaucoup d'entre eux achetèrent des avions de surplus* et s'engagèrent dans des carrières d'aviateurs civils. Dès 1925, l'utilité de l'aéroplane était déjà reconnue dans certains secteurs tels que la protection forestière et la photographie aérienne. En 1929, les pilotes de «brousse» avaient rendu possible le développement d'une riche industrie minière dans tout le Nord. Graduellement, des services aériens s'organisèrent dans toutes les parties du pays et, vers 1937, il fut possible de mettre sur pied un service assurant une liaison régulière entre les grandes villes du Canada. Ce fut la naissance de la Trans Canada Airlines (aujourd'hui Air Canada), compagnie aérienne nationale de transport pour les passagers, le courrier et le fret. La seconde compagnie nationale, le Canadien Pacifique, fut établie en 1944.

Durant la Seconde Guerre mondiale, le Canada a formé près de 131 000 aviateurs, dans le cadre du Plan d'entraînement en commun des aviateurs du Commonwealth et a établi un service de traversée aérienne de l'Atlantique. Pour ce faire, il a donc fallu construire de nombreux aéroports et créer un service international régulier. À la fin de la guerre, l'aviation canadienne occupait le quatrième rang dans le monde.

Le Canada est membre fondateur de l'Organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I.) et de l'Association du transport aérien international (A.T.A.I.) qui ont toutes deux reconnu l'importance

**Surplus*: stock de matériel de guerre écoulé après la guerre.

du Canada en matière d'aviation en choisissant d'établir leur siège social à Montréal.

Aujourd'hui, le Canada compte deux grandes compagnies aériennes — Air Canada (autrefois T.C.A.) et le Canadien Pacifique —, cinq compagnies régionales et des centaines de transporteurs de «troisième niveau». On compte plus de 19 000 avions immatriculés au Canada, parmi lesquels 13 500 sont des appareils privés utilisés pour les vols d'entraînement, les voyages d'affaires, dans les fermes, dans certaines industries (pêche, commerce des fourrures, exploitation forestière, construction), dans les services publics ainsi que pour le sport et le tourisme.

Pour permettre le bon fonctionnement de ces avions canadiens, ainsi que des avions appartenant aux compagnies aériennes étrangères par exemple, le ministère fédéral des Transports (Transports Canada) administre quelque 250 aéroports. Il est responsable du contrôle de la circulation aérienne, de la sécurité des aéroports, des services, normes, licences et inspection de vol, des télécommunications et de l'électronique ainsi que des services de navigation aérienne.

Responsabilités et administration

De façon générale, le gouvernement fédéral assume la responsabilité des transports maritime, aérien et ferroviaire. Cette responsabilité lui incombe en vertu d'un certain nombre de lois. Il arrive parfois que les gouvernements provinciaux participent dans une certaine mesure à l'application desdites lois.

C'est le cas pour certains articles du Code criminel qui traitent de questions telles que la conduite en état d'ébriété. Bien que le Code criminel soit une loi fédérale, les provinces l'appliquent à l'intérieur de leurs propres frontières. D'autres questions liées à la circulation routière relèvent directement des provinces; par exemple: l'immatriculation des véhicules et la délivrance de permis aux conducteurs, les règlements sur l'utilisation des ceintures de sécurité, sur les limites de vitesse, etc. Dans les villes, les questions de stationnement, de limites de vitesse et autres questions de circulation tombent sous la juridiction des municipalités.

Recherche et technologie

L'évolution rapide de la technologie au cours des dernières décennies a apporté de nombreux changements dans tous les moyens de transport. Parmi les transports de surface par exemple, la motoneige, qui

est de plus en plus populaire, est une découverte canadienne. Les premiers modèles étaient de grandes dimensions et encombrants, mais les modèles récents, à une ou deux places, sont de faible encombrement et faciles à manœuvrer. Même si l'on voit surtout en la motoneige un véhicule de sport et de détente, elle n'en est pas moins un véhicule utilitaire.

Dans le Grand Nord, elle a tout simplement remplacé l'attelage de chiens pour aller vérifier les pièges ou les postes hydroélectriques; dans les régions isolées, les infirmières l'utilisent pour aller voir leurs malades; les policiers de la Gendarmerie royale s'en servent dans l'exercice de leurs fonctions, etc. Au cours des dernières années, la motoneige s'est vraiment taillé une place dans les transports canadiens.

Les efforts se poursuivent en vue de faciliter le déplacement des personnes handicapées. A cette fin, on effectue des recherches dans certains domaines comme la mise au point de véhicules spéciaux pour les invalides, l'adaptation de véhicules existants (par exemple fourgonnettes spéciales pour les personnes en chaise roulante) et l'organisation de services de transport public pour les handicapés.

Actuellement, Transports Canada fait des recherches sur un train à sustentation magnétique, glissant sur un rail simple à coussin magnétique. Un tel train, dont la vitesse pourrait atteindre 300 milles à l'heure, n'aurait pas de moteur, ne ferait aucun bruit, ne causerait aucune pollution — et économiserait beaucoup d'énergie.

La Garde côtière canadienne aimerait voir prolonger la saison de navigation dans l'Arctique, laquelle n'est actuellement que d'environ trois à quatre mois par année. A cette fin, on envisage la construction d'un brise-glace plus grand et plus puissant que tout autre brise-glace actuellement en service — et qui pourrait même, éventuellement, être propulsé par l'énergie nucléaire.

Sur un tel bateau, les longues missions, déjà caractéristiques des brise-glace polaires, pourraient devenir encore plus longues; il faut donc que le navire offre d'excellentes conditions de vie à bord. Ainsi, les membres de l'équipage auraient des cabines individuelles; le navire comprendrait une piscine et une salle de théâtre utilisable à plusieurs fins. Il serait assez grand pour transporter un aéroglisseur et plusieurs motoneiges utilisés sur terre et sur glace. Il serait également doté d'un hangar et d'installations d'atterrissage et de contrôle de vol pour trois hélicoptères. Nous sommes donc loin des premiers kayaks!

Pour ce qui est du transport aérien, la plupart des recherches récentes ont porté sur la mise au point d'avions plus grands, plus rapides, pouvant effectuer des vols transocéaniques ou transcontinentaux. Au Canada cependant, l'intérêt et les recherches sont tournés vers l'avion à décollage et atterrissage courts (ADAC). De tels avions peuvent atterrir et décoller sur des distances de moins de 2 000 pieds (609,7 m) et circuler à faible vitesse dans le secteur de l'aéroport; ils sont peu bruyants et peuvent approcher des pistes à un angle de six à neuf degrés. L'ADAC servirait tout d'abord au transport interurbain de passagers. Un premier essai de transport par ADAC entre Ottawa et Montréal a été un succès, ce qui encourage la poursuite des recherches dans ce domaine.



NOTES

NOTES

LIBRARY E A / BIBLIOTHÈQUE A E



3 5036 01007204 2



Affaires extérieures External Affairs
Canada Canada

