

doc
CA1
EA9
R131
FRE
1972
juillet

CANADA

PAGES DOCUMENTAIRES

DIVISION DE L'INFORMATION
MINISTÈRE DES AFFAIRES EXTÉRIEURES
OTTAWA - CANADA

Dept. of External Affairs
Min. des Affaires extérieures

N° 131
(juillet 1972)

LE TRANSPORT DANS LE NORD DU CANADA

(Texte préparé par la Direction des Affaires
publiques du ministère des Transports)

La mise en valeur des vastes et inhospitalières régions de l'Arctique, qui comprennent, généralement parlant, la partie du continent située au nord du 60° parallèle et les îles de l'archipel de l'Arctique, dépend principalement de la disponibilité de moyens de transport.

Le ministère fédéral des Transports est chargé de recommander au gouvernement dans quelle mesure celui-ci doit assurer dans le Nord les moyens de transport et de communication qui s'imposent pour que l'entreprise privée joue un rôle dans la mise en valeur des richesses naturelles qu'on y trouve. Le Ministère assure chaque année le transport par mer des approvisionnements à destination des établissements du Nord; c'est à lui également qu'incombent en grande partie l'établissement et l'entretien des terrains d'aviation et des autres services nécessaires à l'aviation dans le Nord.

C'est en 1880 que le Gouvernement britannique remettait au Canada les îles de l'Arctique. L'ouest de l'Arctique fut l'objet d'un intérêt à peu près sans lendemain lors de la ruée vers l'or du Yukon dans la dernière décennie du XIX^e siècle. Cependant, la nécessité d'assurer des moyens de transport pour la mise en valeur du Nord ne s'est pas révélée importante avant l'avènement de la Seconde Guerre mondiale, qui a attiré l'attention sur le besoin d'installations de défense dans le Nord et sur l'urgente nécessité de rendre accessibles au Canada et à ses alliés les richesses pétrolières et minières connues du bassin du Mackenzie.

A mesure qu'augmentait la demande de moyens de transport dans le Nord, le transport tant aérien que maritime y progressait de façon marquée. Aujourd'hui, il existe dans tout le Nord un réseau de services aériens bien secondés par des aides à la navigation et des installations météorologiques et de télécommunications.

Les chalands constituent encore le principal mode de transport des marchandises lourdes sur le fleuve Mackenzie jusqu'au rivage du nord-ouest de l'Arctique. Le fleuve et ses tributaires navigables sont jalonnés de bouées et autres aides à la navigation, dont le service est assuré par des baliseurs de la Garde côtière canadienne à partir de l'agence régionale de la marine du ministère des Transports, à Hay River (T.N.-O.).

56020306

Transport maritime

En ce qui concerne les opérations maritimes, le Gouvernement canadien effectue régulièrement chaque année une patrouille dans l'est de l'Arctique depuis 1922 mais, jusqu'en 1947, le baliseur du gouvernement, et quelques navires de charge privés exploités par des compagnies qui s'intéressaient surtout au commerce des fourrures ont été à peu près les seuls navires à faire du transport vers cette partie du Nord.

En 1947, le Canada et les États-Unis mettaient en oeuvre un programme conjoint d'établissement de stations météorologiques exploitées en commun dans les îles du Haut-Arctique. Au début, ce sont des organismes des États-Unis qui assumèrent presque entièrement l'énorme tâche que constituait le transport des matériaux de construction et des autres approvisionnements vers ces postes isolés et vers les établissements de défense qui avaient été construits dans le Nord.

Les responsabilités du Canada s'accroissaient rapidement, cependant, un intérêt grandissant se manifestait pour l'exploration des richesses naturelles du nord du continent et des îles.

En même temps, on se préoccupait davantage d'améliorer les conditions de vie des indigènes et les ministères fédéraux compétents à cet égard établissaient des programmes d'envergure. En conséquence, en 1950, le ministère des Transports mettait en service un nouveau navire, le *C.D. Howe*, conçu pour le travail dans l'Arctique. Trois ans plus tard, le lourd brise-glace d'*Iberville* était affecté à la protection des opérations de transport maritime vers l'Arctique. Le Canada commença à participer aux missions annuelles de ravitaillement des ports d'escale du Nord, puis augmenta graduellement cette participation jusqu'au jour où il assumait entièrement la charge de l'entreprise.

Aujourd'hui, les convois de ravitaillement comprennent chaque année environ 15 navires de la Garde côtière canadienne et une vingtaine de navires-cargos et navires-citernes affrétés. Les navires de la Garde côtière comprennent de lourds brise-glace et des navires à faible tirant, ces derniers pouvant atteindre bien des ports d'escale, en particulier dans la région de la baie d'Hudson, où le peu de profondeur de l'eau empêche les navires de charge ordinaires de pénétrer.

De la mi-juillet à la fin de septembre ou au début d'octobre, la flotte des ravitailleurs livre des approvisionnements à une quarantaine d'établissements de l'est de l'Arctique, y compris des villages indigènes, des postes de traite, des postes de défense isolés et des stations météorologiques. A cause de la brièveté de la saison, la livraison se fait par plusieurs convois, chacun comprenant un ou deux brise-glace, selon l'état des glaces, et plusieurs navires de charge.

Un convoi se rend jusqu'au Haut-Arctique, avec Resolute Bay, sur l'île de Cornwallis, comme principal port d'escale. Un autre pourra longer le littoral de la Terre de Baffin tandis qu'un autre pourra se frayer un chemin jusqu'aux établissements de défense du bassin de Foxe, du côté ouest de la Terre de Baffin.

D'autres navires s'affairent dans la baie et le détroit d'Hudson. En même temps, les brise-glaces offrent leur aide, au besoin, aux navires de commerce qui vont et viennent entre Churchill (Man.) et l'Europe en passant par le détroit.

Le ministère des Transports exploite et entretient des aides maritimes à la navigation sur la route de la baie d'Hudson et dans d'autres eaux de l'Arctique, y compris celles de l'ouest de l'Arctique à partir de Tuktoyaktuk, à l'embouchure du fleuve Mackenzie, en direction est jusqu'à Cambridge Bay, sur l'île Victoria, et jusqu'à Spence Bay et Shepherd Bay sur la presqu'île de Boothia. Un brise-glace qui a sa base à Victoria (C.-B.) se rend chaque été dans l'ouest de l'Arctique pour seconder les ravitailleurs qui naviguent le long des côtes à partir de "Tuk".

Le principal transporteur maritime du Nord-Ouest est la *Northern Transportation Company Limited*, compagnie de la Couronne qui exploite des chalands et des remorqueurs sur le réseau du Mackenzie. En 1969, cette flotte, qui comprend 142 chalands et 27 remorqueurs en plus de deux navires de charge, a transporté quelque 256,000 tonnes de marchandises dans l'Arctique.

A part les excellentes installations de Churchill, il n'existe nulle part dans l'Arctique d'installations de port au sens ordinaire du mot. Dans la plupart des cas, les navires doivent rester au large des ports d'escale et les cargaisons doivent être chargées sur des chalands. Le ministère transporte chaque saison des équipes de débardeurs dans l'est de l'Arctique pour aider à ce travail et la Garde côtière a un navire de dépôt spécial, le n.g.c.c. *Marshall*, qui sert d'hôtel flottant et d'atelier pour loger les débardeurs et aider aux autres opérations de débarquement. Le tonnage global des marchandises manutentionnées aujourd'hui au cours de ce transport maritime s'élève à plus de 100,000 tonnes par saison. En 1969 et 1970 le Ministère a fait des essais d'un hélicoptère *Skycrane* pour les déchargements des navires dans le grand nord.

Les opérations maritimes bénéficient du service de reconnaissance des glaces du Ministère assuré durant toute la saison de navigation dans le Nord par des aéronefs à voilure fixe spécialement équipés à cette fin et ayant à leur bord des observateurs des glaces expérimentés. Aux rapports fournis par ces spécialistes s'ajoute la reconnaissance des glaces sur de petites distances effectuée par les hélicoptères basés sur les grands brise-glaces de la Garde côtière.

Pendant la saison de navigation, des prévisions sur les glaces sont établies aux bases de Frobisher, d'Edmonton et de Resolute, tandis que les probabilités à longue échéance proviennent du Centre de prévision de l'état des glaces, à Halifax (N.-É.).

Au cours des quelques derniers étés, des équipes de scientifiques, voyageant à bord de navires de la Garde côtière canadienne et de navires hydrographiques du ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources, ont effectué un vaste programme de recherches sur les chenaux auparavant peu connus de l'archipel Arctique. Tandis que des entreprises privées recherchent les divers gisements de minerai du Nord, la Garde côtière a mis en oeuvre, et continue de mettre en oeuvre un programme d'études des glaces visant à déterminer la durée de la saison pendant laquelle les navires de charge peuvent atteindre ces sources possibles de production minière et mettre ainsi leurs produits à la disposition de l'industrie nationale.

Aviation

L'aviation d'aujourd'hui dans le Nord n'a plus aucune ressemblance avec celle des pilotes de brousse qui transportaient les prospecteurs et les commerçants à une époque où il existait peu ou point d'aides à la navigation. A l'heure actuelle, quatre lignes aériennes assurent des services à horaire fixe vers les différentes parties de l'Arctique, sillonnant toute cette région jusqu'à Resolute, et bien d'autres entreprises de transport aérien sont titulaires de permis les autorisant à effectuer des vols de frètement vers des points du Nord.

Il ne sera pas économiquement possible d'aménager beaucoup de grands aéroports dans le Nord aussi longtemps que le trafic aérien ne sera pas beaucoup plus considérable qu'il ne l'est aujourd'hui et, pour cette raison, on emploie beaucoup d'aéronefs munis de skis en hiver et de flotteurs en été.

Le transport peut s'effectuer à meilleur marché au moyen d'aéronefs munis de roues et d'une grande capacité, à condition que le volume du trafic soit suffisant pour justifier l'emploi de ces aéronefs. Par conséquent, le Ministère s'est efforcé d'établir une série d'aéroports pouvant recevoir les gros aéronefs aux points principaux des diverses régions du Nord. Il a également aidé à l'aménagement de pistes d'atterrissage plus petites que peuvent utiliser les aéronefs légers.

Pendant un certain temps, après la Seconde Guerre mondiale, l'Aviation royale du Canada a exploité la plupart des terrains d'aviation importants du Nord. Vers 1950, le ministère des Transports a commencé à se charger graduellement de ces terrains, parmi lesquels se trouvent ceux de Whitehorse, de Watson Lake, de Coral Harbour, de Snag, d'Aishihik, de Frobisher Bay, de Cambridge Bay et de Resolute Bay. Un aéroport important que le Ministère a construit à Inuvik constitue maintenant une tête de ligne principale pour les services aériens le long du fleuve Mackenzie et un point important de distribution pour l'ouest de l'Arctique.

A Yellowknife et à Fort Smith, des pistes en dur ont été construites pour les gros aéronefs modernes. La bande de Baker Lake peut recevoir des bi-moteurs de grosseur moyenne et la piste de Coral Harbour, sur l'île de Southampton, est entretenue à titre d'étape sur les routes aériennes du Nord qui passent par la baie d'Hudson et vont jusqu'aux extrémités de l'Arctique. Frobisher Bay possède un aéroport qui a une piste en dur longue de 9,000 pieds et pouvant servir aux plus gros avions à réaction.

Communications

Les services de télécommunications fédéraux ont commencé dans le Nord vers 1920, alors que les premières communications navire-terre radiogoniométriques furent établies dans l'est de l'Arctique pour aider les navires sur la route de la baie d'Hudson passant par Churchill, Chesterfield Inlet, l'île Nottingham, Cape Hope's Advance et l'île Resolution.

Plus tard, après 1930, une douzaine d'autres stations furent établies à l'intention des aéronefs volant dans le Nord. Pendant la Seconde Guerre mondiale et depuis ce temps, le Ministère a installé et exploité un grand nombre d'aides radioélectriques à la navigation aérienne, y compris des radiophares d'alignement, des radiophares non directionnels et, plus récemment, des systèmes modernes d'atterrissage aux instruments à Whitehorse et à Frobisher. Des installations connexes assurent la communication en phonie avec les aéronefs sur une grande gamme de fréquences.

En outre, des communications air-sol internationales sont assurées à Resolute et à Frobisher au profit des vols internationaux. Des communications pour les opérations en vol sont assurées avec les points du sud au moyen d'un ensemble d'installations radiotéléphoniques et de radiotéléimprimeurs appartenant au Ministère, et de services loués de compagnies de télécommunications. Le Ministère a encouragé les compagnies de télécommunications commerciales à établir des services publics de télécommunications dans le Nord, ce qui a eu pour résultat de doter la vallée du Mackenzie de services téléphoniques et télégraphiques normaux comprenant des centraux téléphoniques modernes et d'assurer un service mobile de radiotéléphone, ainsi que des services de location de lignes à bien des endroits isolés dans tout le Nord-Ouest. Ces services sont particulièrement utiles au progrès des transports aériens.

Services météorologiques

La météorologie est essentielle à l'aviation et les stations de télécommunications du Nord effectuent des observations météorologiques depuis nombre d'années. Un grand pas dans ce domaine a été l'inauguration, mentionnée plus haut, de stations météorologiques exploitées en commun par le Canada et les États-Unis à Alert, à Resolute Bay, à Eureka, à Mould Bay et à Isachsen dans les îles de l'Arctique. Ces stations du sommet du monde apportent une contribution vitale dans le domaine de la climatologie.

Aujourd'hui, le Ministère emploie 110 membres du personnel de la Direction de la météorologie à 22 aéroports et stations d'observation du Nord. Les observations recueillies à ces endroits, ainsi qu'à des stations exploitées par d'autres organismes du gouvernement en vertu de contrats passés avec des compagnies privées, sont transmises au moyen du réseau de télécommunications dans la plus grande partie de l'Amérique du Nord et, parfois, dans une grande partie de l'hémisphère nord.

Le centre météorologique de l'Arctique, à Edmonton, analyse ces observations et fait des prévisions météorologiques à l'intention de l'aviation, de la marine et des autres intéressés de la région.

D'autres moyens de transport pouvant favoriser la mise en valeur de l'Arctique font l'objet d'une étude attentive tant de la part des organismes du Gouvernement fédéral que de celle de l'entreprise privée. L'utilisation de véhicules sur coussin d'air, qui semblent prometteurs comme moyen de transport dans certaines parties du Nord, a déjà été tentée dans le Nord-Ouest. L'étude se poursuit pour déterminer la valeur de ce moyen de transport relativement nouveau, dans les conditions difficiles de topographie et de climat qui règnent dans l'Arctique.

RP/A

DOCS
CA1 EA9 R131 FRE
1972 juillet
Le transport dans le Nord du Canada
56020386

