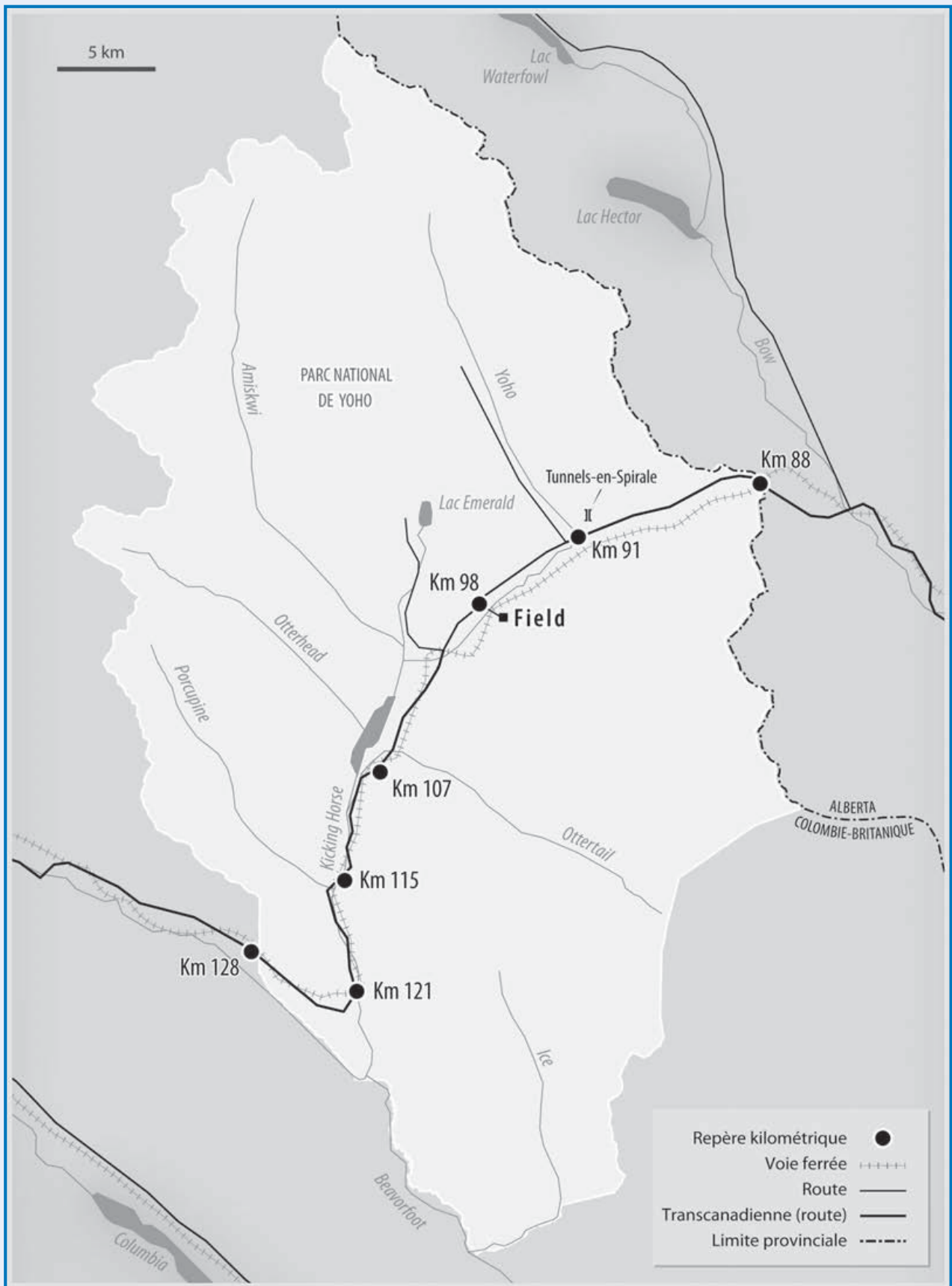


Le paysage culturel du corridor de la Transcanadienne dans les parcs nationaux de Yoho et des Glaciers

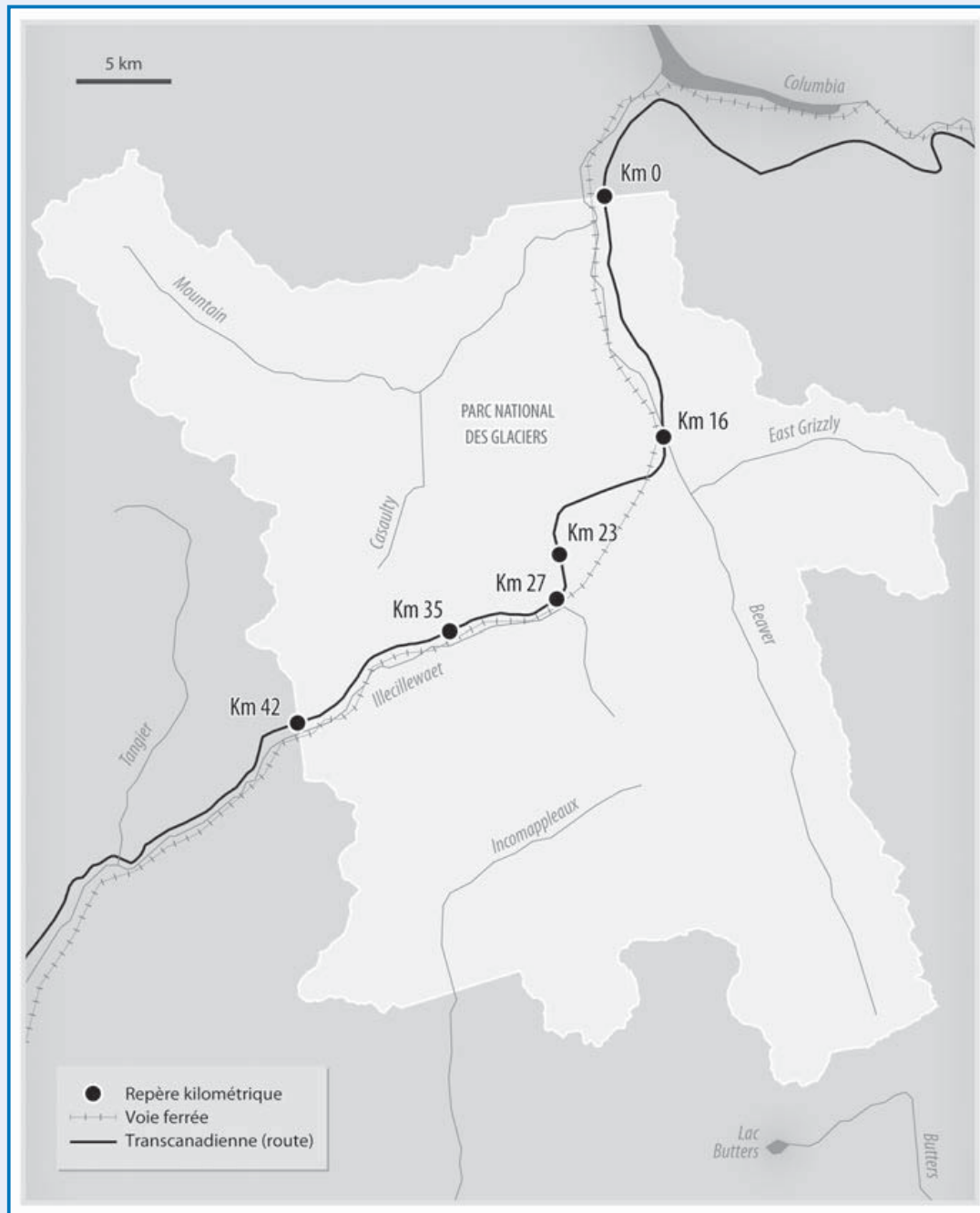
par Gwénaëlle Le Parlouër

Le parc national Yoho, dont le nom provient d'une expression crie qui marque l'émerveillement, se situe dans la partie ouest des Rocheuses canadiennes.



Carte du parc national de Yoho. Crédit : Laboratoire de cartographie et CIEQ, Université Laval.
Adapté de Parcs Canada [s.d.].

Le parc national des Glaciers est situé dans le sud-est de la Colombie-Britannique, il protège 1 349 km² de montagnes, de glaciers, de lacs alpins et de vallées profondes.



Carte du parc national des Glaciers. Crédit : Laboratoire de cartographie et CIEQ, Université Laval. Adapté de Parcs Canada (2010).

Préambule

En 2014, la Transcanadienne, une des routes les plus mythiques au Canada, a été désignée événement d'importance historique nationale. Les éléments saillants de la Transcanadienne ont été identifiés dans le texte de la plaque de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada (CLMHC) comme suit :

La construction de cette route de 1949 à 1970 est un grand exploit d'ingénierie, unissant ce vaste pays. De St. John's à Victoria, les ouvriers ont franchi des voies d'eau, dynamité le roc dans les Rocheuses et le Bouclier canadien et asphalté 7 821 kilomètres de routes. La route Transcanadienne, ruban de bitume sillonnant le paysage et l'imaginaire canadiens, a stimulé l'économie, a favorisé le tourisme et le commerce, a transformé les collectivités qui la jalonnent et a facilité les déplacements des Canadiens. Elle a inspiré les voyages d'innombrables familles et illustre l'importance de l'automobile à la société canadienne. (https://www.pc.gc.ca/apps/dfhd/page_nhs_fra.aspx?id=15012)

Bien que son tracé passe par de nombreux parcs nationaux, la Transcanadienne¹ n'avait pas encore fait l'objet d'études patrimoniales pour comprendre le paysage culturel qu'elle forme au sein de ces parcs. Or, la demande de doubler les voies de la Transcanadienne dans les parcs nationaux de Yoho et des Glaciers a été l'élément déclencheur qui a ouvert la possibilité d'étudier 90 des 7 821 km du paysage culturel constitué par cette route mythique dans ces deux parcs.

En effet, le dédoublement des voies signifie que des changements majeurs doivent être apportés à la fois au tracé, aux bas-côtés de la route, aux aires de repos, aux entrées dans les différentes aires récréatives (campings, entrées de sentiers pédestres, aires de pique-nique) ou encore aux belvédères. Deux études de paysage (Yoho et Glaciers) ont donc été menées, dont le mandat était celui de comprendre les valeurs patrimoniales du paysage culturel associées à ce corridor routier ainsi que les ressources culturelles qui le composent. L'objectif était de s'assurer d'avoir une compréhension de l'histoire de ce paysage, de son évolution dans le temps, d'en comprendre les différentes superpositions formées au cours des décennies ainsi que les associations culturelles voire spirituelles qui pourraient lui être associées.

1 Ces deux études du paysage culturel du corridor de la Transcanadienne n'ont pas pour objectif d'étudier l'histoire de la construction de cette route d'un océan à l'autre. Elles visent à analyser la valeur patrimoniale du paysage du corridor de la Transcanadienne dans les parcs nationaux de Yoho et des Glaciers et à mieux comprendre comment ce corridor a contribué à la fois à façonner et à modifier leur paysage. Les études portent donc sur la compréhension patrimoniale du paysage du corridor de la Transcanadienne en lien avec l'histoire de ces deux parcs nationaux, de son évolution en raison des changements apportés au corridor, ainsi qu'en raison des modifications liées aux activités des deux parcs nationaux. Finalement, les deux études tentent de projeter les impacts potentiels associés au futur projet de dédoublement des voies de la Transcanadienne.

Les parcs nationaux de Yoho et des Glaciers possèdent deux réseaux principaux de transport qui se côtoient, à savoir le transport ferroviaire (le chemin de fer Canadien Pacifique) et le transport routier (la Transcanadienne). L'histoire de ces deux réseaux s'entremêle ; le paysage actuel en constitue en quelque sorte le miroir, un genre de transcription visuelle des événements qui s'y sont déroulés.

Ces deux études du paysage culturel du corridor de la Transcanadienne dans les parcs nationaux de Yoho et des Glaciers révèlent un paysage riche autant en ce qui a trait aux éléments géomorphologiques qui le composent qu'en ce qui a trait aux éléments façonnés par l'humain. En effet, au fil des décennies, l'homme a modifié ce paysage, parfois de manière draconienne, pour l'adapter à ses besoins de transport, d'établissements humains, d'activités économiques et de communication. Ainsi, certaines composantes naturelles comme les cours d'eau ont été déviées pour y permettre le passage de la Transcanadienne, des montagnes ont été dynamitées pour y construire un corridor ferroviaire ou routier ; mais également, de nouveaux éléments ont été ajoutés au paysage, notamment des ponts, des tunnels, des paravalanches, des aires de repos et de pique-nique.

Au fil de son périple, le conducteur voit défiler un paysage majestueux dominé par des montagnes aux silhouettes massives, dont la physionomie parfois menaçante, voire intimidante, contraste avec la quiétude que dégagent les nombreux cours d'eau et rivières qui longent le corridor de transport ferroviaire et routier. De plus, au-delà de ces composantes géologiques phares, le voyageur, attentif et averti, peut observer des structures d'ingénierie remarquables ainsi que des traces d'activités économiques et touristiques passées.

Toutefois, ce paysage n'est pas figé dans le temps, il est en perpétuel métamorphose en raison des besoins humains qui varient et des changements climatiques qui imposent un nouveau diktat sur la géomorphologie de ce territoire. Cette évolution constante contribue à former des couches successives qui témoignent des différents usages opérés à diverses époques et exigences. Ce paysage pourrait s'apparenter à un mille-feuille, dont la dégustation se fait autant par l'intermédiaire de la découverte visuelle, olfactive et auditive que par la découverte cognitive fournie par les historiens et archéologues.

Après un bref historique, cet article se propose d'abord de présenter l'importance patrimoniale de ces paysages culturels dans ces deux parcs ainsi que les éléments majeurs qui contribuent à leur valeur patrimoniale ; puis, dans un deuxième temps, il aborde sous forme de synthèse la méthodologie utilisée pour les étudier. Enfin, l'article conclut sur la contribution apportée par ces deux études dans le cadre des prochaines discussions sur le nouveau tracé, tout en soulignant quelques défis de conservation futurs en vue des principaux changements envisagés.

Bref historique

La Transcanadienne, dans les parcs nationaux de Yoho et des Glaciers, ne s'inscrit pas dans un espace vierge de routes (Stanley, 2017, 2017a, 2020). En effet, entre 1900 et 1940, un réseau routier est créé dans les deux parcs nationaux de Yoho et des Glaciers. Le parc national Yoho, dont le nom provient d'une expression crie qui marque l'émerveillement, se situe dans la partie ouest des Rocheuses canadiennes ; quant au parc national des Glaciers, il est situé dans le sud-est de la Colombie-Britannique et a été établi exactement à la même date que le parc national Yoho, soit le 10 octobre 1886. Ces deux parcs partagent le titre du deuxième plus ancien parc national au Canada, le premier étant celui de Banff. Le parc national des Glaciers protège 1 349 km² de montagnes, de glaciers, de lacs alpins et de vallées profondes. Les premières routes dans ces parcs sont tracées au début du 20^e siècle, notamment, pour accommoder une nouvelle forme de tourisme : le tourisme motorisé. Ce dernier influence la création de routes associées à des arrêts, comme des belvédères ou des aires de pique-nique, permettant l'observation de paysages emblématiques formés par des pics montagneux majestueux. Le volet touristique fait donc partie des considérations des dirigeants de ces deux parcs nationaux, au moment de la réalisation du tracé de ces routes. Elles permettent alors aux touristes automobilistes de profiter de points de vue spectaculaires et aux dirigeants des parcs nationaux de promouvoir l'aspect esthétique de leurs parcs. Tout comme les touristes qui voyagent alors par train, les automobilistes ont une attirance naturelle vers ce qui est, à l'époque, qualifié de « sublime ».



Les automobilistes qui utilisent la route Kicking Horse, dans le premier quart du 20^e siècle, ont alors tout loisir de profiter d'une vue exceptionnelle à la fois sur la rivière Kicking Horse et sur la chaîne de montagnes Président. Ce sont notamment ces éléments naturels qui contribuent à cette conception du « sublime ». Crédit : W.J. Oliver photo (Parcs Canada N_10_101_08_02_04).

Grâce à l'intervention des dirigeants des parcs nationaux, le tracé d'origine de la Transcanadienne, lequel remonte aux années 1950-1960, intègre certaines considérations liées aux impératifs touristiques. Toutefois, leurs suggestions quant à ce volet touristique ne sont pas toujours entendues par les ingénieurs du ministère des Travaux publics, dont le premier objectif est alors de concevoir une route qui permettra aux automobilistes de se déplacer rapidement. Les ingénieurs souhaitent, avant tout, un tracé sécuritaire et rapide. Néanmoins, ce premier tracé offre, le long de ce nouveau corridor routier, des aires de pique-nique à des endroits où la nature révèle toute sa splendeur enchanteuse ainsi que certains arrêts pour l'observation de points de vue spectaculaires.

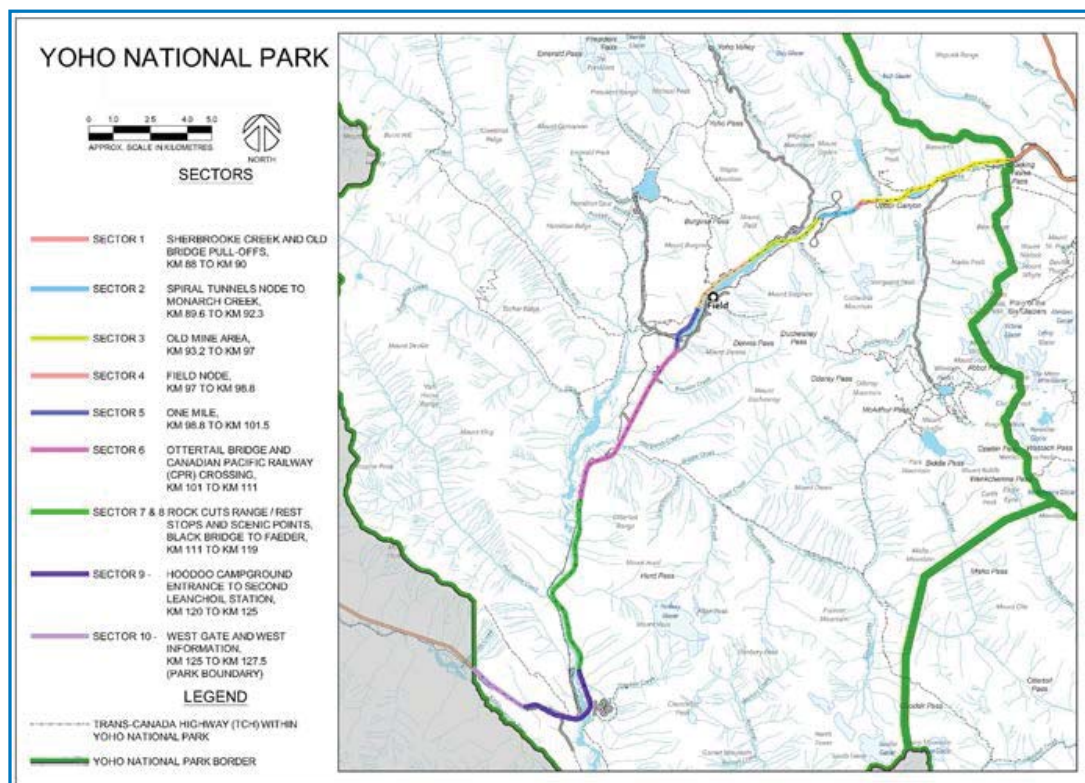
Dans les années 1990, des modifications majeures sont envisagées au tracé initial de la Transcanadienne. En effet, un premier projet de dédoublement des voies du corridor dans le parc national de Yoho (Goulder Associates, 1994) est alors proposé. Les contraintes sont multiples. Les ingénieurs doivent répondre aux exigences de divers acteurs et à différents impératifs : économiques, touristiques, écologiques, contraintes locales, etc. Même si l'aspect touristique de la route est considéré, l'enjeu est de taille : est-il possible de créer une route panoramique sans tenir compte des enjeux techniques et de sécurité? Dorénavant, ce dilemme sera au cœur des discussions. Des changements significatifs sont donc apportés au tracé, au détriment de l'expérience touristique et culturelle. (Stanley, 2017 et 2020)

Certains points d'observation et aires de pique-nique sont abolis pour diverses raisons, comme la sécurité ou la préservation de certains milieux écologiques. Toutefois, de nouvelles expériences sont offertes aux touristes qui s'arrêtent le long de la Transcanadienne, par exemple le sentier de découverte Loop Brook dans le parc des Glaciers, lequel utilise le premier tracé de la ligne de chemin de fer du Canadien Pacifique de 1885.

Le paysage culturel du corridor de la Transcanadienne dans le parc national de Yoho : un corridor suivant en grande partie le lit d'une rivière emblématique, la Kicking Horse

En ce qui concerne le paysage culturel (Le Parlouër et Stanley, 2017) du corridor de la Transcanadienne dans le parc national de Yoho, les tracés routier et ferroviaire longent la rivière Kicking Horse (désignée comme rivière du patrimoine canadien en 1990 : <https://chrs.ca/fr/rivers/riviere-kicking-horse>), et ce sur la plus grande partie de sa longueur. En conduisant sur la Transcanadienne, qui traverse à la fois la vallée de Yoho et le col Kicking Horse, l'automobiliste voit défiler un paysage en évolution continue. Tout au long de ce corridor de transport, la vallée est bordée par de très hautes montagnes aux sommets emblématiques, lesquelles forment des chaînes impressionnantes. Cet ensemble offre des panoramas exceptionnels, éblouissants et majestueux, suscitant l'admiration.

Dans le cadre de l'étude menée pour le parc national de Yoho, le corridor a été uniquement pris en compte à partir du kilomètre 88 jusqu'au kilomètre 128² de la Transcanadienne, dans la direction est-ouest (voir carte des secteurs ci-dessous). Celui-ci est constitué d'éléments significatifs qui témoignent, notamment, de l'histoire à la fois humaine et scientifique de la mise en place de moyens de transport modernes dans un relief hostile et accidenté. Il illustre aussi la façon dont les composantes naturelles de ce territoire ont influencé, et continuent toujours d'influencer, les ajustements apportés aux tracés de ces voies de transport. Par ailleurs, ce corridor évoque les premiers établissements humains, de même que les premières activités à la fois opérationnelles et récréotouristiques associées au parc national. Enfin, sur les deux tiers de sa longueur, le corridor se trouve dans les limites désignées du lieu historique national du Col-Kicking Horse.



Carte issue du relevé patrimonial des percées visuelles³, réalisé en 2018-2019, qui présente la répartition des secteurs. Le secteur 0, identifié en jaune, concerne le tronçon du corridor du km 82 au km 88. Ce dernier a été exclus de l'étude patrimoniale (Gregg et al., 2019, p. 472)³. Crédit : Unité de gestion Lac Louise, Yoho, Kootenay, Parcs Canada, 2018.

- 2 Dans le parc national de Yoho, le corridor d'est en ouest a une longueur totale de 46 km. Au moment de l'étude de paysage, les travaux de dédoublement des voies de la Transcanadienne avaient déjà commencé, entre les kilomètres 82 et 88. Il a donc été demandé de ne pas inclure ce tronçon.
- 3 Un relevé patrimonial des percées visuelles a été réalisé dans le parc national de Yoho. Il commence à la limite est du parc, soit au km 82 (secteur 0), tandis que l'étude du paysage culturel ne commence qu'au secteur 1. Cette différence est uniquement liée au mandat de chacun des projets. Voir note n° 8.

Voici quelques exemples d'éléments patrimoniaux phares qui jalonnent le paysage culturel du corridor de la Transcanadienne, d'est en ouest.

Une route aux multiples facettes scéniques

Du kilomètre 88,8 au kilomètre 89,6 (secteur 1), Sherbrook Creek longe le bas-côté de la Transcanadienne et passe sous un pont, appelé communément « le vieux pont ». Ce dernier est un des éléments patrimoniaux iconiques du paysage culturel du corridor de la Transcanadienne dans le parc national de Yoho. Il témoigne à cet endroit, notamment, de l'évolution de la manière de concevoir le transport routier, entre 1909 et 1950. En effet, au début du 20^e siècle, la priorité est accordée à la découverte de ces paysages grandioses qui longent le corridor, notamment par la présence de montagnes majestueuses comme le mont Stephen. L'aspect scénique étant alors un atout pour promouvoir le parc national, plusieurs arrêts sont donc aménagés le long du corridor pour faire office de belvédère. Toujours au début de ce même siècle, cette section possédait une aire de stationnement permettant un bref arrêt. Elle avait été aménagée à l'emplacement d'un point de vue exceptionnel, aujourd'hui condamné en raison du changement du tracé de la route. Cet abandon est lié aux décisions des ingénieurs de trouver un autre tracé pour la future Transcanadienne. Ils ont ainsi délaissé l'ancienne voie au profit d'un autre tracé, afin de répondre davantage aux nouveaux impératifs liés à la mise en place d'une route plus commerciale ainsi qu'aux changements technologiques des véhicules, notamment celui facilitant une conduite plus rapide.

Citons, également, les battures (*river flats*) de la rivière Kicking Horse, situées approximativement entre les kilomètres 94 et 101 (secteurs 3, 4 et 5), soit de la fin de la descente de Big Hill au lieu-dit « One Mile », en longeant le village de Field. Sur plusieurs kilomètres, les battures de la rivière Kicking Horse se dévoilent le long du bas-côté est. Leur contribution à la richesse panoramique du corridor se trouve, notamment, dans la couleur de la rivière qui est d'un bleu-vert translucide. Cette couleur s'explique par les eaux de fonte glaciales où la rivière prend sa source.

Ces emplacements sont deux exemples parmi plusieurs points de vue remarquables que possède le corridor. Ils ont été l'objet de nombreuses photographies, prises maintes fois au cours des décennies, par des photographes canadiens célèbres, comme William Notman (1826-1891). Ces points de vue exceptionnels ont également été peints ou encore relatés dans des récits ou ont fait l'objet de poèmes.

Aux alentours de 1950, un virage s'amorce pour développer une route qui réponde aux nouveaux besoins d'un trafic quotidien où camions et usagers sont de plus en plus nombreux et au cœur des considérations. Devant la nécessité de répondre à un flux de véhicules en augmentation constante et de plus en plus rapide, l'aspect scénique est relégué au second plan. Cette tendance va prédominer lors de la construction de la Transcanadienne et lors des aménagements et ajustements futurs après 1970, et ce jusqu'à nos jours.



*« Le vieux pont ». Il est d'abord utilisé pour le chemin de fer de la compagnie Canadien Pacifique, puis intégré au tracé de la nouvelle route construite aux alentours de 1909. En arrière-plan, il est possible d'observer l'espace alloué au stationnement d'une voiture et servant de belvédère, localisé sur le bas-côté ouest, juste à la sortie du pont et destiné à promouvoir l'observation du mont Stephen. La chaussée empruntée par le véhicule est l'emplacement de l'ancienne voie de chemin de fer.
Crédit : W.J. Oliver photo, 1929, Parcs Canada, N_10_101_08_02_06.*

Un paysage ponctuellement « modelé » par la main de l'homme

Le paysage culturel du corridor de la Transcanadienne est fortement marqué par l'empreinte humaine, surtout celle des ingénieurs qui ont façonné ce paysage jusqu'à en modifier certains versants de montagnes, créant un changement dans leur silhouette. Un des exemples les plus remarquables se trouve au km 91 (secteur 2). À cet emplacement, un ouvrage d'ingénierie de grande envergure a été bâti, entre 1908 et 1910, à savoir les tunnels en spirale. Ici, le paysage témoigne du rôle très actif du corridor comme lieu de transport d'abord pour le train, puis pour les véhicules motorisés.

Les tunnels en spirale sont un excellent exemple du défi technique qui a été relevé par les ingénieurs, afin d'offrir un passage pour le train au travers du col Kicking Horse. Que ce soit la décision de construire à travers le col ou celle d'édifier ces tunnels, ces deux décisions sont considérées comme significatives pour l'histoire canadienne. Finalement, d'ouvrage de génie exceptionnel, ces tunnels sont devenus une véritable attraction touristique. Afin de pouvoir observer cet ouvrage, un belvédère a été construit pour offrir une vue imprenable sur le tunnel situé en contrebas de la route. Il s'agit d'une attraction touristique très prisée depuis sa construction (1908-1910) et courue par les visiteurs du parc.



Photo de droite : passage du train de marchandises à la sortie du tunnel en spirale, à partir du belvédère situé sur le bas-côté ouest de la Transcanadienne. Le train donne l'impression d'avoir percé la montagne, puis serpente pour franchir le col. À gauche, sketch illustrant la voie de circulation ferroviaire entre les deux tunnels en spirale. Crédit : Gwénaëlle Le Parlouër, septembre 2015.

De même, les nombreuses tailles effectuées à même le flanc des montagnes (*rock cuts*) pour permettre le passage de la Transcanadienne sont autant d'empreintes laissées par l'humain dans le paysage. Cette intervention, à tout le moins assez radicale, met à nu certains flancs de montagne tout en révélant leurs veines géologiques. Cela crée ainsi une formidable opportunité pour les scientifiques qui peuvent dès lors y observer ces éléments géologiques de grand intérêt. Cette activité a été particulièrement prisée dans les années 1960. Bien que ces tailles marquent ponctuellement le corridor sur toute sa longueur, leur plus forte concentration se trouve entre les kilomètres 114 et 117 (secteur 7). Elles reflètent les tentatives humaines de contrôler ce relief hostile en essayant de le formater de manière à y forcer un passage. Ces interventions ont donc changé, de façon significative, la silhouette des flancs de ces montagnes, afin d'y aménager ce passage routier tant convoité.



Exemple d'un élément géologique constitué par les rainures dans la roche de la montagne (sorte de veine), cette taille de roche est nommée Through Cut, au km 114,8. Crédit : Parc national de Yoho, Parcs Canada, 2017.

Des mines dans un parc national?

Tout au long de ce corridor, un chapitre de l'histoire économique canadienne se dévoile, celui de l'activité minière. Certaines traces de cette activité sont encore visibles dans le paysage et se trouvent le long du corridor, approximativement à partir du kilomètre 93 jusqu'aux environs du kilomètre 94 (secteur 3). Le corridor révèle la présence d'anciennes activités minières qui ont eu lieu sur les versants des monts Stephen et Field, entre 1884 et 1950. Ce sont les différents percements dans le flanc de la montagne qui sont, de nos jours, encore visibles. Seuls témoins physiques, ils sont aujourd'hui parmi les derniers vestiges de cette ancienne activité d'extraction de ressources naturelles, à savoir le plomb et le zinc.

Field : un village à usage pluriel

L'empreinte humaine n'est pas limitée aux ouvrages de génie et aux activités minières, elle est également présente par la création d'établissements humains. Ainsi, après le kilomètre 98 (secteur 4), la silhouette du village de Field se profile laissant deviner une présence humaine plus significative. Aux alentours de 1890, ce village est établi pour répondre principalement aux besoins du chemin de fer. Plusieurs bâtiments et structures ont été construits pour satisfaire au bon fonctionnement du train du Canadien Pacifique. Puis, vers 1901, le village est placé sous l'administration du parc national. Depuis cette date, il témoigne de cette longue cohabitation entre les besoins opérationnels du parc national et ceux associés aux transports, d'abord ferroviaire, puis routier. Par exemple, à la fin des années 1950, le village de Field a

été choisi pour être l'un des trois emplacements, le long de la route Transcanadienne entre Banff et Yoho, qui accueilleraient une station-service offrant une activité de réparations mécaniques, et qui soit ouverte à longueur d'année, avec une assistance 24h/24. Ce bâtiment est toujours présent dans le paysage actuel bien que sa vocation ait changé : il abrite maintenant une boutique de souvenirs connue sous le nom de *Yoho Brothers*.



Vue de la station-service de Field dans le parc national de Yoho, aujourd'hui une boutique de souvenirs connue sous le nom de Yoho Brothers. Ce cliché est pris à partir du bas-côté est de la route, à l'entrée de Field. 1967. Crédit : D.F. Cline, Parcs Canada, 10.101.04.04(10).

Explorer les paysages du parc national ou bien flâner le long de la Transcanadienne

Le village de Field témoigne également du début du tourisme automobile qui apparaît dans les années 1900. Field est alors à la croisée de plusieurs routes touristiques, comme celle située au pied du mont Burgess, la route qui mène au pont naturel ou encore la route, du début des années 1900, qui partait de l'est de la vallée Yoho jusqu'à Big Hill. Ces routes ont par la suite été réaménagées, d'abord lors de la mise en place du chemin Kicking Horse (1927), puis lors de la construction de la Transcanadienne (1958). De nos jours, des portions de la chaussée de ces premières routes ont été intégrées au tracé de la Transcanadienne. Toutefois, certains segments de ces premières chaussées sont encore présents et visibles dans le paysage.

Enfin, évoquer le corridor au sein du parc national de Yoho, sans y mentionner les trois aires de repos qui le jalonnent, serait faire une omission regrettable sur un des intérêts touristiques qui composent ce paysage. Ces trois aires de repos se trouvent à

Finn Creek au kilomètre 115, à Misko au kilomètre 117 (ce dernier est aujourd'hui fermé) et au lac Faeder au kilomètre 119 (secteurs 8 et 9). À ces endroits, la végétation est contrôlée pour y préserver soit une vue exceptionnelle, soit un paysage bucolique (pour ce dernier aspect, il concerne uniquement l'aire au lac Faeder). Ces trois aires de repos sont importantes, car elles font partie du tracé original de la Transcanadienne des années 60. Elles sont l'illustration des défis qui découlent de la gestion d'un corridor autoroutier canadien dans un parc national, avec une évolution constante des besoins des utilisateurs de ce réseau routier. En effet, bien que l'administration du parc ait conçu les premières routes comme une attraction touristique, lors de la conception de la Transcanadienne, l'accent est davantage mis sur la création d'une route commerciale. Cette dernière maintient, toutefois, un certain nombre de points de vue panoramiques et d'aires de pique-nique pour les visiteurs du parc. Il faut alors trouver le juste équilibre entre les attentes des touristes et les besoins associés au trafic routier commercial.

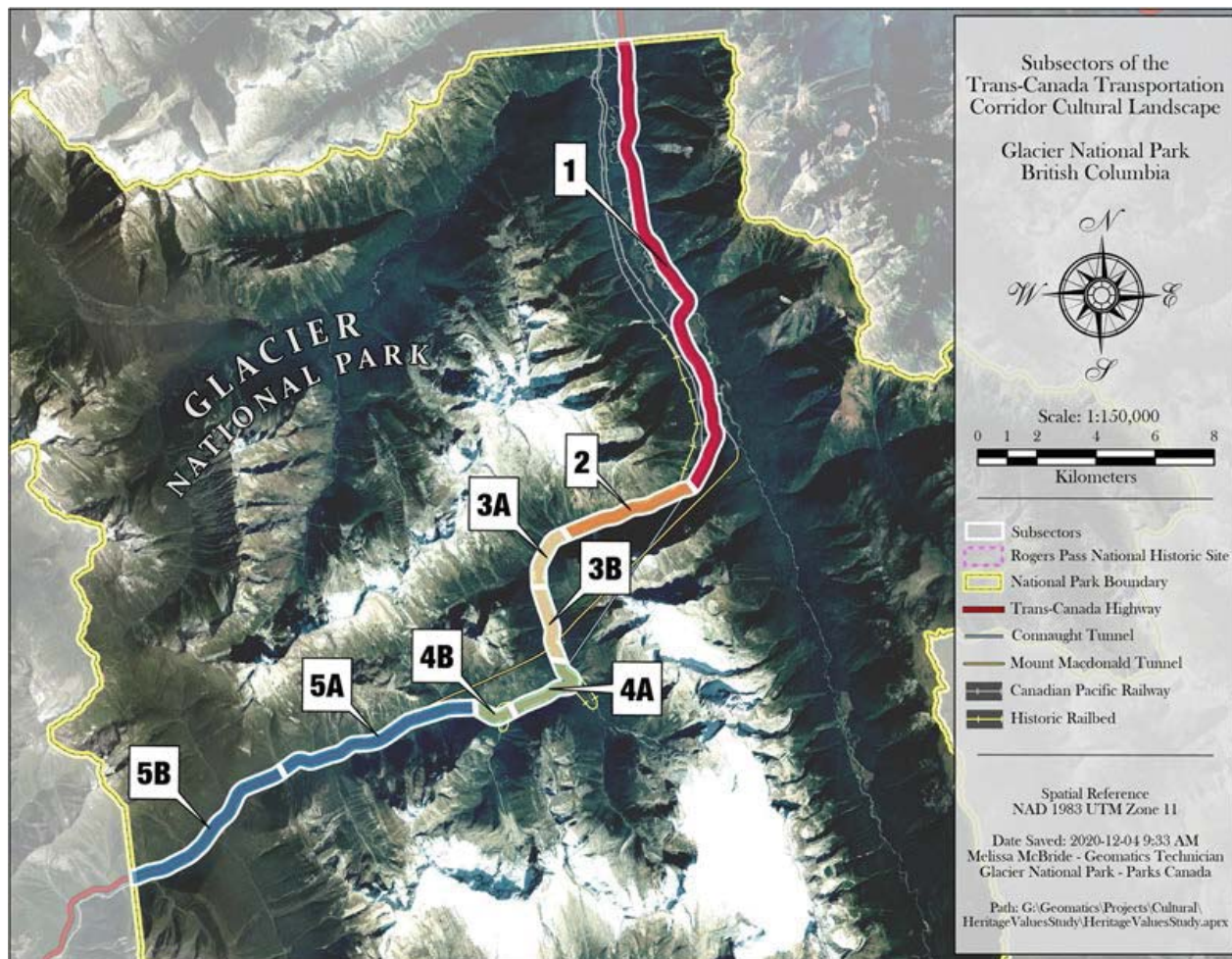
Le paysage culturel du corridor de la Transcanadienne dans le parc national des Glaciers : un paysage sous « haute tension »

Le paysage culturel du corridor de la Transcanadienne dans le parc national des Glaciers (Le Parlouër et Stanley, 2020) traverse les montagnes emblématiques Selkirk. Elles sont à l'origine d'un système de défense complexe mis en œuvre pour lutter contre les avalanches, d'abord pour la voie de chemin de fer, puis pour la Transcanadienne.



Vue de l'amphithéâtre formé par la chaîne de montagnes Selkirk, à proximité du secteur du site du Monument au km 24. Image extraite de Glacier National Park and Rogers Pass National Historic Site, Heritage Viewscape Recording and Analysis 2016–2017. Crédit : Unité de gestion des parcs nationaux Mont Revelstoke et des Glaciers (MRG), Parcs Canada.

Ce corridor, d'une longueur de 43 kilomètres, s'étend du kilomètre 0 à partir de l'entrée / sortie est du parc national des Glaciers jusqu'au kilomètre 43 situé à l'entrée / sortie ouest du parc, dans la direction est-ouest. Le corridor dans le parc des Glaciers se trouve également pour une majeure partie de sa longueur dans les limites désignées du lieu historique national Col-Rogers.



Les résultats de l'étude patrimoniale sur le paysage culturel du corridor de la Transcanadienne dans le parc national des Glaciers⁴ a permis d'identifier huit secteurs patrimoniaux distincts. Ils sont répartis comme suit : secteur 1 (km 0 au km 16+600), secteur 2 (km 16+600 à 20 + 800), secteur 3A (km 20+800 au km 23), secteur 3B (km 23 au km 25+640), secteur 4A (km 25+800 au km 28+700), secteur 4B (km 28+700 au km 30+800), secteur 5A (km 30+800 au km 37+300) et enfin, le secteur 5B (km 37+300 au km 43+620) (Le Parlouër et Stanley, 2020). Crédit : Unité de gestion MRG, Parcs Canada, 2020.

⁴ Le nom du parc national utilise Glacier au singulier dans sa forme anglaise, alors qu'il est au pluriel dans sa forme française.

Ce corridor évolue d'une façon différente de celui de Yoho. En effet, bien que tous les deux soient situés le long de chaînes de montagnes majestueuses, les deux corridors routiers affrontent des enjeux différents face à ce relief ô combien hostile. Dans le parc national des Glaciers, la présence d'un nombre élevé de couloirs d'avalanche⁵ accroît la dangerosité du passage de ce col, en saison hivernale, pour les automobilistes qui peuvent se trouver arrêtés, à tout moment, par un risque d'avalanche imminent.

Les 16 premiers kilomètres, à l'est du corridor routier, offrent un paysage d'une certaine quiétude, en raison d'un relief relativement plus clément et d'une certaine linéarité pour cette région montagneuse. Passé ce secteur, tant la voie ferroviaire que routière entrent dans une zone de tous les dangers, marquée par des avalanches parfois meurtrières qui déversent leur flot de neige sur la chaussée, interrompant momentanément la circulation. Entre les kilomètres 16 et 21 (secteur 2), le corridor est alors doté d'une concentration de structures pour pallier ce risque omniprésent. Ceci s'explique par la concentration de couloirs d'avalanche présents dans cette zone, soit 39, la plus forte concentration sur l'ensemble de ce corridor. La forte concentration et la variété d'ouvrages d'ingénierie, tels les paravalanches, les monticules de terre et les barrages de diversion, marquent indéniablement le paysage de l'empreinte de l'homme. Passé ce secteur à « haute tension » pour la circulation aussi bien des hommes que des marchandises, le relief offre un répit, quoique tout relatif. Cela a cependant permis la mise en place de petits établissements humains, répartis de façon parcimonieuse entre les kilomètres 21 et 25. Ce répit est néanmoins de courte durée car le relief exige, à nouveau, certains aménagements pour franchir le col, entre environ les kilomètres 25 et 31. Il s'agit de la mise en place, pour la voie ferroviaire, d'un passage qui louvoie pour enjamber les cours d'eau et, pour la voie autoroutière, du tracé d'une courbe très prononcée (secteur 4A). Ce n'est qu'après ce secteur, soit passé le kilomètre 31, que le corridor devient, à nouveau, un peu moins contraignant pour le transport. Toutefois, il n'en reste pas moins que certains passages demeurent à risque et exigent des infrastructures pour lutter contre les couloirs d'avalanche, soit un total de 27 couloirs, entre les kilomètres 30 et 37 (secteur 5A). C'est aussi entre les kilomètres 30 et 42 que ce corridor longe la rivière Illecillewaet, laquelle rivière se laisse parfois entrevoir de la route.

Tout comme le long du corridor situé dans le parc national de Yoho, celui du parc national des Glaciers est constitué d'éléments significatifs qui témoignent de l'histoire à la fois humaine et scientifique associée à la mise en place de moyens de transport modernes dans un relief hostile et accidenté. Voici quelques exemples d'éléments patrimoniaux phares qui se trouvent le long de ce paysage culturel du corridor de la Transcanadienne, d'est en ouest.

5 Un couloir d'avalanche est une dépression plus ou moins profonde, large ou raide, entaillant le versant d'une montagne. (Le Petit Robert illustré 2021)



La photo aérienne, prise en 1958, montre les deux tracés de circulation. Chacun forme une courbe respective, quasi parallèle, créant ainsi une empreinte dans le paysage. La courbe la plus étroite et la plus étirée correspond à la voie du chemin de fer ; quant à la courbe plus large et plus prononcée, elle correspond au tracé routier. Crédit : La Bibliothèque nationale Airphoto, Ressources naturelles du Canada, Sifton (103) to Abbott (116) L12, A15985 – 111.

Des ponts ferroviaires pour enjamber les nombreux cours d'eau

À partir de l'entrée de la vallée Beaver River jusqu'au petit stationnement pour accéder à l'entrée est du tunnel Connaught du chemin de fer Canadien Pacifique, soit des kilomètres 0 à 16 (secteur 1), le paysage du corridor laisse apercevoir plusieurs ponts de chemin de fer qui enjambent différents cours d'eau aux lits fortement sinueux. Le corridor offre alors d'intéressants points de vue sur ces ouvrages de génie, lesquels témoignent du premier tracé ferroviaire, datant de 1885. Parmi ces ouvrages se trouvent les ponts Mountain Creek, Stoney Creek et Cascade Creek. Toutefois, ces structures ont évolué à plusieurs reprises depuis leur construction, afin de répondre à la fois aux nouveaux besoins du transport ferroviaire et à une mise à niveau en matière de technologie. Cette dernière s'est faite grâce aux nouvelles techniques de construction qui ont été mises à la disposition des ingénieurs au fil du temps. Ces ponts sont également une attraction visuelle pour les visiteurs qui sillonnent le parc en direction de l'ouest. Citons en exemple le pont Cascade Creek qui est l'un des

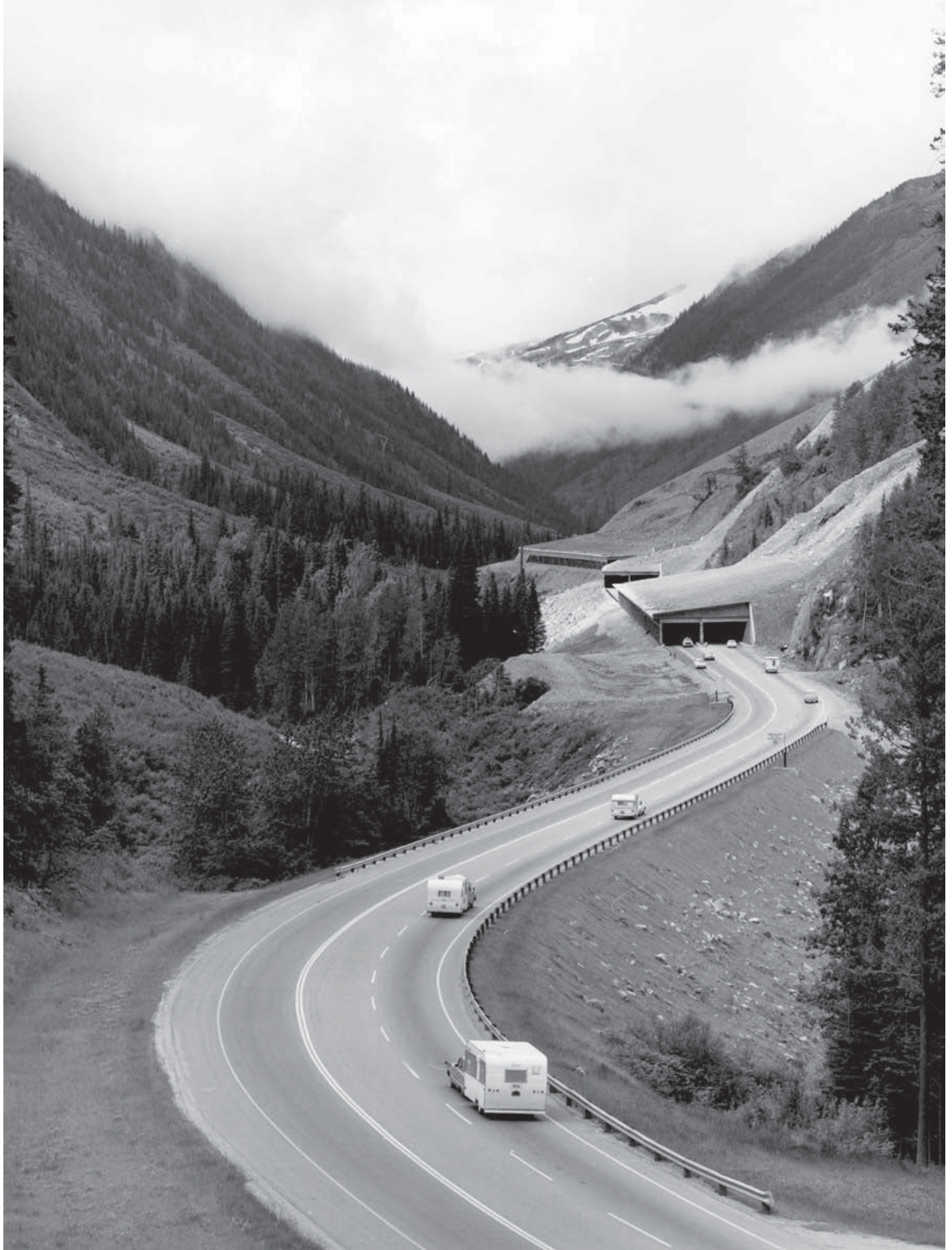
rare ponts à avoir gardé sa construction originale, laquelle est formée d'une arche en pierre. Autrefois observée à partir de la route, la végétation a aujourd'hui obstrué en grande partie la vue sur cette œuvre de génie.



Vue à partir de l'ancien belvédère Stone Arch en direction du pont du chemin de fer Cascade Creek. Un ouvrage de génie alors photographié par de nombreux visiteurs qui voyagent en direction de l'ouest. Crédit : Parcs Canada, 1991.

Un système de défense ingénieux contre les avalanches : les paravalanches

Bien que les ponts ferroviaires soient présents en grand nombre le long de ce corridor, ils ne sont pas les seuls ouvrages construits par l'humain. En effet, ils côtoient de nombreux autres ouvrages de génie qui, également, marquent ponctuellement le paysage de la Transcanadienne. Pour faire face aux enjeux des avalanches qui jalonnent ce corridor, de nombreuses infrastructures ont été construites pour lutter contre cette menace. Parmi celles-ci, notons les vestiges du système de défense, construit en 1886, contre les avalanches du premier tracé du chemin de fer du Canadien Pacifique, principalement constitué par des paravalanches en bois. Au moment de la réalisation de la Transcanadienne, les paravalanches sont à nouveau utilisés, mais cette fois-ci, la structure est en béton. Entre 1960 et 1978, sept paravalanches contemporains sont construits à l'origine. Leur présence est le résultat d'une analyse (Shaerer, 1995) menée dans les années 1950 dans le parc national des Glaciers par des ingénieurs canadiens, mais également suisses, américains et allemands. Ces derniers sont alors responsables de l'entretien des routes de montagne dans leur pays respectif. Ils préconisent que sept paravalanches soient



*À l'approche de l'enfilade des paravalanches en béton de la Transcanadienne, c. 1967.
Crédit : Parcs Canada.*

construits au pied de couloirs d'avalanche qui pourraient perturber la circulation routière plus d'une fois au cours de la saison hivernale. Il est important de souligner que quatre paravalanches seront par la suite fusionnés, soit Pionner, qui sera joint à Tupper après 1960, ainsi que Tupper 2 avec Tupper 3 en 1966, ce qui fait après la fusion un total de cinq paravalanches. Dans les deux cas, le paysage est marqué par une enfilade de structures, laquelle donne l'impression visuelle d'un serpent cheminant dans le col des Glaciers.

Développer des techniques variées et astucieuses pour lutter efficacement contre les avalanches

D'autres structures ont été mises en place pour compléter le système des paravalanches de la Transcanadienne et assurer que la défense soit la plus efficace possible, dont les monticules de terre, les remblais de terre, les barrages de diversion, ou encore l'installation de canons. En ce qui concerne ces derniers, quoiqu'ils ne soient pas présents en été, leur emplacement demeure toutefois visible en raison de la présence des aménagements effectués le long du corridor pour les installer en hiver. Tous ces éléments forment une empreinte indélébile dans le paysage et se situent entre environ les kilomètres 16 et 42 (secteurs 2 à 5B).



Les monticules de terre Cheops, situés environ au kilomètre 24, janvier 1961. Autrefois, une attraction visuelle pour de nombreux touristes, ces monticules ne sont plus aujourd'hui aussi élevés ni aussi visibles de la route, mais ils contribuent toujours à la valeur patrimoniale du paysage culturel du corridor de la Transcanadienne. Crédit : Bruno Engler, collection de photographies de Travaux publics, Bibliothèque et Archives Canada, numéro d'accèsion 1979-140 NPC, page 15, e011181203.

Cette concentration de couloirs d'avalanche a mis les ingénieurs au défi, aussi bien pour le chemin de fer que pour la route, de trouver une stratégie pour ériger un système de défense durable contre les avalanches sur la Transcanadienne, forçant ainsi le passage du col Rogers. Ces infrastructures contribuent à évoquer l'évolution de l'histoire de l'ingénierie au Canada au fil du temps. De nos jours, bien que les monticules et les barrages de diversion soient invisibles de la route, ils n'en demeurent pas moins bien présents dans le paysage.

En résumé, la mise en place de tous ces éléments, pour combattre à la fois les intempéries et défier le relief, illustre la lutte perpétuelle menée par les humains pour assurer un passage permanent du col Rogers. Bien qu'ils aient développé de nombreuses stratégies pour maintenir ce passage en toute saison, la nature s'est révélée à de multiples reprises plus dominante que dominée. Les humains ont fait face, et continuent toujours à faire face à son diktat, les forçant à battre en retraite lors d'avalanches majeures et parfois meurtrières. De plus, à travers toute cette infrastructure, c'est l'illustration d'un développement de systèmes intégrés, à savoir l'entretien, l'observation de couloirs d'avalanche à risque, la recherche liée à la compréhension du mécanisme de la formation de ces avalanches et la gestion active du corridor, qui est indirectement évoquée.

L'hôtel Glacier House (1886-1925) et les grottes de Nakimu (1904 - aux années 1930) : l'arrière-cour récréotouristique et culturelle du corridor de la Transcanadienne

Quittons les ouvrages de génie pour évoquer le corridor sous son aspect davantage touristique et culturel. En effet, les majestueuses montagnes du parc des Glaciers sont de véritables aimants touristiques. L'arrivée du chemin de fer en 1885 crée un engouement pour l'observation de ce paysage montagneux qui déclenche la venue d'une première vague « massive » de touristes. Ces derniers voyagent en wagons-restaurants, moyen de transport très prisé par la clientèle aisée. Toutefois, ce mode de transport avait un inconvénient majeur : il créait une surcharge pondérale qui ralentissait, voire parfois mettait le train à l'arrêt lors de son ascension du col. Afin de contrer ce problème, la direction du chemin de fer du CP prend alors la décision de construire un hôtel près de la montagne Great Glacier, aujourd'hui connue sous le nom d'Illecillewaet Glacier. À la fin de 1886, l'hôtel Glacier House est construit et les premiers clients y sont aussitôt accueillis. L'hôtel offrait une pause aussi bien pour la locomotive que pour les voyageurs qui souhaitaient y séjourner, parfois jusqu'à quelques jours, pour découvrir les alentours. Parmi eux, se trouvaient notamment des alpinistes chevronnés dont l'objectif était l'ascension de ces défiantes montagnes. C'est pour cela que ce lieu est aussi étroitement associé à l'histoire de l'alpinisme au Canada.

De plus, des aménagements sont également mis en place en vue d'activités touristiques, par exemple des chemins de randonnée partant de l'hôtel et menant à différents sommets. Toutefois, ce qui va attirer les visiteurs en grand nombre, ce sont les grottes de Nakimu, découvertes en 1904. Elles sont situées à 8 km de l'hôtel, sur les flancs de la montagne Cougar. Dès l'année suivante, un chemin équestre de

6,4 km est construit par l'administration du parc. Il part de la voie d'évitement du chemin de fer de Ross Peak pour se rendre aux grottes. En 1910, un sentier pédestre formant une boucle permet aux résidents de l'hôtel d'effectuer une randonnée jusqu'aux grottes, en passant par le col de Balu. Entre 1911 et 1913, une route pour les carrioles, qui part également de l'hôtel jusqu'aux grottes, est construite. Cette route était connue sous le nom de Cave Road (également appelée route Tally Ho). Cependant, le dernier kilomètre n'a jamais été achevé en raison des compressions budgétaires. Le parcours restant pour accéder aux grottes s'est donc fait uniquement à pied. En 1924, un salon de thé est également ouvert aux abords des grottes.

Que ce soit l'hôtel ou les grottes, ces deux attractions touristiques auront une fin tragique. Le premier sera fermé en 1925, puis laissé à l'abandon après que le tracé du chemin de fer eut été modifié. En effet, si la construction du tunnel Connaught, en 1916, permet d'éviter l'ascension du col, elle met fin également à une activité touristique florissante. Quant aux grottes, celles-ci tombent en complète désuétude, non seulement en raison de la fermeture de l'hôtel, mais également en raison du manque d'entretien des installations (la route et le salon de thé). De plus, la dépression de 1929 réduit à peau de chagrin le budget du parc, forçant son directeur à reconsidérer ses priorités en matière d'infrastructures touristiques.

Quoi qu'il en soit, ces infrastructures ont façonné le paysage. Aujourd'hui, les vestiges de l'hôtel sont toujours présents, tout comme la voie de circulation Tally Ho entre les vestiges de l'hôtel et les grottes. Si cette voie longe encore le corridor autoroutier, entre les kilomètres 27 et 31 (secteurs 4A et 4B), elle ne peut toutefois être observée de la route. Quant aux vestiges de l'hôtel, à titre de site archéologique, il constitue aujourd'hui l'un des principaux joyaux culturels du parc national. Cet attrait culturel est une halte privilégiée des automobilistes de la Transcanadienne.

Méthodologie appliquée à l'étude du paysage culturel du corridor de la Transcanadienne

L'Agence Parcs Canada⁶ s'est dotée d'une politique de gestion des ressources culturelles dans les années 1990. Celle-ci exige que toute ressource administrée par l'Agence soit évaluée, afin de confirmer son potentiel patrimonial, notamment avant toute intervention qui pourrait avoir un impact sur ladite ressource.

De plus, cette même politique réfère à :

une gestion efficace des ressources culturelles qui repose sur la connaissance de la valeur patrimoniale des ressources culturelles et sur la prise en considération de cette valeur dans toutes les actions pouvant avoir une incidence sur celles-ci. La gestion des ressources culturelles fonctionne selon deux échelons : celui de la gestion d'un lieu historique national dans son ensemble et celui de la gestion

⁶ Le mandat de Parcs Canada est de protéger et de mettre en valeur des exemples représentatifs du patrimoine naturel et culturel du Canada, et en favoriser chez le public la connaissance, l'appréciation et la jouissance, de manière à en assurer l'intégrité écologique et commémorative pour les générations d'aujourd'hui et de demain.

de ressources culturelles individuelles liées à un lieu patrimonial protégé. Les ressources culturelles peuvent inclure des paysages et des éléments paysagers, des bâtiments et des ouvrages de génie, des sites archéologiques ainsi que des objets archéologiques et historiques. (Parcs Canada, 2013, p. 1)

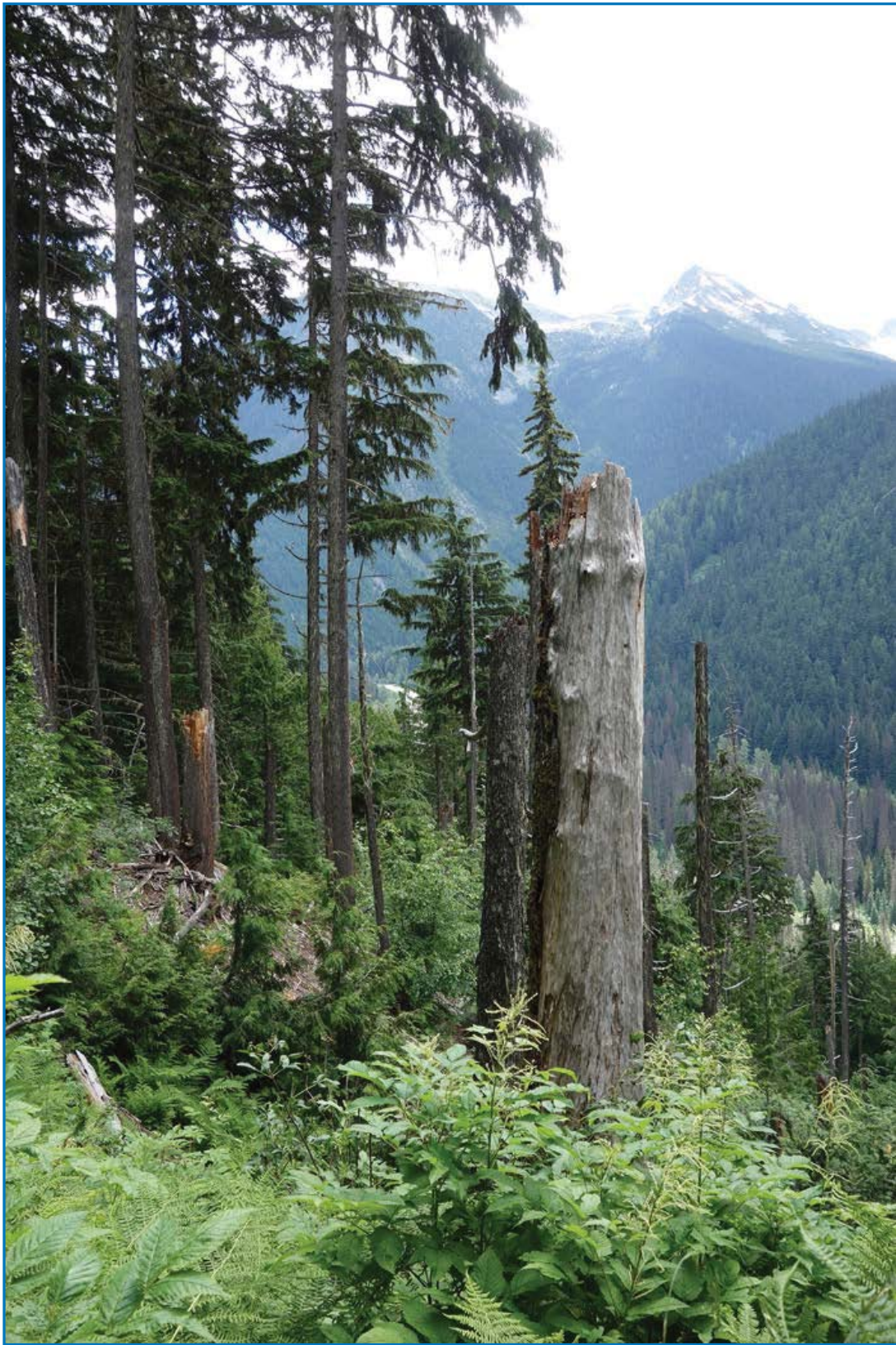
Ces deux études sont une réponse directe à cette exigence de conservation et de gestion de la ressource qu'est ce paysage culturel du corridor de la Transcanadienne pour les parcs nationaux de Yoho et des Glaciers et qui comprend également deux lieux historiques nationaux. Leur statut culturel a d'ailleurs été confirmé après une évaluation par une équipe multidisciplinaire.

L'évaluation s'est faite à partir de critères qui ont été élaborés spécifiquement pour ce type de paysage lié au transport. Ces critères d'évaluation s'inspirent de ceux développés pour d'autres programmes patrimoniaux, comme celui de l'UNESCO. De plus, l'équipe a bénéficié d'une ébauche de critères (Canadian Park Services, 1992), rédigée dans les années 1990, pour évaluer l'ensemble des autoroutes qui traversent tous les parcs nationaux gérés par Parcs Canada et dont l'aspect scénique/patrimonial devait être mieux compris. Toutefois, l'évaluation n'a jamais eu lieu. Trente ans plus tard, cette initiative reprend donc partiellement vie.

Afin de pouvoir comprendre à la fois le contexte historique dans lequel s'inscrit ce paysage culturel et son évolution dans le temps, trois nouveaux rapports historiques ont été rédigés par l'historienne de Parcs Canada Meg Stanley. Ces rapports ont également servi de base de discussion pour définir certaines valeurs patrimoniales associées au corridor.

Comme les valeurs patrimoniales sont à la fois tangibles et intangibles, les dimensions spirituelle, culturelle ou encore sensorielle du paysage ont également été prises en compte. Lors de la finalisation de l'étude, certains aspects liés à la valeur associative de ce corridor n'ont pu être considérés en raison de la date du livrable. Par conséquent, le volet autochtone, qui contribue de façon significative à la valeur patrimoniale du corridor, n'y est pas reflété. Au moment de rédiger cet article, des consultations auprès de certaines communautés autochtones qui jalonnent ce corridor sont en cours. L'étude actuelle se limite donc, pour l'instant, aux valeurs patrimoniales associées principalement aux allochtones.

La valeur patrimoniale d'un paysage ne peut être totalement comprise sans une visite sur le terrain. C'est une étape charnière dans l'analyse du paysage, car elle permet de confronter la littérature scientifique à la réalité du terrain. C'est aussi à cette étape qu'il est possible de mieux comprendre la valeur intangible du corridor, notamment en ce qui a trait à sa dimension sensorielle.



Aujourd'hui, la voie Tally Ho est encore présente dans le paysage malgré la végétation qui en obstrue partiellement le passage. À partir de cette ancienne voie, il est possible d'observer la Transcanadienne (ici, en contre-bas à l'extrémité droite de la photo). La vue sur les sommets des montagnes y est également époustouflante. Crédit : Parcs Canada, juillet 2018.

La visite terrain s'est faite en deux fois (Yoho en septembre 2017 et Glaciers en juillet 2018). Sur le terrain, l'équipe était composée d'une historienne, d'une ou d'un archéologue, d'une conseillère en gestion des ressources culturelles du bureau national et d'une conseillère en gestion des ressources culturelles des unités de gestion (Mont Revelstoke et des Glaciers ainsi que celle de Lac Louise, Yoho et Kootenay)⁷.

Afin de se préparer à cette visite, une première analyse sommaire du paysage a été produite, pour en comprendre les nuances. En effet, le paysage étant loin de former un ensemble uniforme, le corridor situé dans les parcs nationaux de Yoho et des Glaciers a alors été découpé en secteurs en fonction de différents critères : les thématiques, les enjeux de construction (ingénierie), les ressources connues, etc. Ce prédécoupage s'est fait à partir de la synthèse historique, des données archéologiques (anciennes et celles nouvellement intégrées à la base de données en raison des nombreux chantiers de construction liés au projet d'investissement du gouvernement fédéral de 2015 à 2020), sans oublier les photos historiques. Ainsi, le corridor de Yoho a été divisé en dix secteurs et celui des Glaciers en huit secteurs. L'analyse a ensuite fait l'objet d'un document-synthèse pour le terrain. Il comprenait les informations suivantes : le nom du secteur, la longueur du tronçon, les thématiques associées, une brève description physique, les valeurs patrimoniales, les éléments caractéristiques potentiels, à cette étape uniquement basée sur la littérature, les points de vue spectaculaires historiques, les sites archéologiques connus, les photographies de référence pour le chemin de fer, celles avant et après la construction de la Transcanadienne, de nouveaux points de vue potentiels différents de ceux identifiés dans le passé et les données GPS.

Sur le terrain, le travail a consisté, dans un premier temps, à confirmer l'exactitude des informations collectées, le degré de conservation des ressources ainsi que leur niveau de visibilité. Dans un deuxième temps, l'équipe a essayé de faire des comparatifs visuels, à l'aide de photos historiques sélectionnées pour comprendre les changements apportés au corridor, que ce soit pour les points de vue, les éléments d'infrastructure, la végétation, le tracé de la route, l'état des vestiges liés au chemin de fer, etc. Le travail terrain a également permis d'identifier de nouveaux points de vue et de nouvelles ressources qui illustrent les valeurs patrimoniales du corridor. Finalement, les données terrain ont également permis de géoréférencer une grande partie des éléments phares de ce paysage et d'incorporer cette information aux cartes géomatiques pour référence future. De plus, le travail terrain a repéré les éléments qui n'étaient plus visibles à partir du corridor, mais dont la présence est encore répertoriée grâce aux données LIDAR⁸. Sans cette technologie, certains éléments phares du corridor, par exemple les monticules de terre, auraient été considérés comme disparus.

7 Parcs Canada est une agence scindée en deux entités : le bureau national qui donne les grandes directives pour l'ensemble de l'Agence et les Unités de gestion qui sont ses organes opérationnels.

8 LIDAR signifie télédétection par laser ; c'est une technique de mesure à distance fondée sur l'analyse des propriétés d'un faisceau de lumière renvoyé vers son émetteur.



Bien que non visibles de la route de nos jours, les monticules de terre demeurent des éléments importants dans le paysage culturel du corridor de la Transcanadienne, symbolisant le premier système de défense contre les avalanches pour la route. Ce secteur de la Transcanadienne, qui se situe approximativement entre le km 15,5 et le km 20, direction est-ouest, montre une concentration de monticules. Il comprend quatre ensembles situés entre les paravalanches de la Transcanadienne Tupper Timber et Single Bench. D'est en ouest, les groupes de monticules sont les suivants : 1) Mounds I; 2) Cross Over Mounds, où les vestiges d'un barrage de diversion sont toujours présents (rectangle jaune); 3) Lone Pine Mounds; et 4) Grizzly Mounds. Crédit : LIDAR, Unité de gestion MRG, Parcs Canada, mars 2019.

Par conséquent, l'analyse patrimoniale du corridor s'est faite aussi bien au moyen d'outils conventionnels (rapports historiques, rapports archéologiques, photos d'archives) que par des outils liés aux nouvelles technologies (LIDAR et données GPS). C'est cet ensemble d'informations qui a permis d'avoir une meilleure compréhension de ce corridor aussi bien quant à ses valeurs patrimoniales qu'aux éléments qui contribuent à ces valeurs.

Conclusion : deux études pour aider à relever les défis en matière de conservation du paysage culturel du corridor de la Transcanadienne

L'objectif de ces deux études est d'établir des « bornes de conservation patrimoniale » qui encadreront les futures prises de décision, notamment concernant la préservation des ressources culturelles identifiées lors de l'analyse et qui sont directement liées aux valeurs patrimoniales du corridor routier qui traverse les parcs nationaux de

Yoho et des Glaciers. Lors de discussions sur le nouveau tracé du dédoublement des voies, ces études, en association avec d'autres analyses effectuées pour ce projet (environnementale, ingénierie, etc.), guideront le processus de design qui finalisera le tracé. Il sera, ainsi, possible de mesurer les impacts liés à l'élargissement des voies sur les ressources culturelles qui jalonnent le corridor et qui en composent son paysage culturel. Il est envisageable, par exemple, que certains belvédères créés au moment du tracé initial, dans les années 1960, soient amenés à disparaître en raison des nouveaux enjeux liés aux nouvelles normes de sécurité. À l'inverse, de formidables opportunités pour établir de nouveaux belvédères ou arrêts-minute le long de ce corridor sont offertes et sont suggérées dans les études. L'intention est de proposer aux voyageurs de nouveaux points d'observation qui mettent en valeur des éléments remarquables du paysage, jusqu'alors inconnus ou méconnus du grand public.

Ainsi, ces deux études soulignent l'opportunité que ce nouveau tracé offre quant à la mise en valeur et la promotion de ressources culturelles. Il a été notamment suggéré de concevoir une application à télécharger sur un cellulaire qui signifierait aux voyageurs par une notification sonore, la présence d'attraits culturels le long du corridor. En roulant ou lors d'une pause sur une aire de pique-nique, un message informerait de la présence d'une ressource à observer. Une brève explication de l'intérêt patrimonial et une photo de cet élément pourraient alors être consultées. L'intention est d'éveiller la curiosité des voyageurs et de souligner la valeur culturelle du paysage, tout en les incitant à s'arrêter pour mieux découvrir la richesse patrimoniale de ce paysage qui les entoure.

Enfin, en parallèle à ces études, la même équipe a mené un travail de recherche et d'analyse pour permettre un relevé patrimonial des percées visuelles le long du corridor de la Transcanadienne dans les deux parcs nationaux. Ces deux documents, entrepris avant les travaux de dédoublement des voies, ont été le fruit d'une collaboration très étroite entre l'unité de gestion de Mont Revelstoke et des Glaciers ainsi que celle de Lac Louise, Yoho et Kootenai. Ces relevés sont des documents fondamentaux pour comprendre l'évolution visuelle du paysage culturel du corridor de la Transcanadienne, au cours des prochaines décennies. Ils sont un « cliché instantané » qui fige le paysage à un instant précis. L'intention est de transmettre à nos futur(e)s collègues une référence visuelle qui leur permettra de poursuivre ce travail de compréhension de l'évolution de ce paysage culturel.

En résumé, le dédoublement projeté de la voie de la Transcanadienne doit faire face aux nouvelles considérations que sont les enjeux liés aux changements climatiques (érosion des montagnes, avalanches plus fréquentes, incendies de forêt, etc.). Les ingénieurs et décideurs doivent continuer de tenir compte des impératifs de la sécurité toujours de plus en plus contraignants (protection des bas-côtés par des structures plus rigides comme les blocs en béton Jersey, en raison du passage de camions imposants et roulant à une vitesse de 100 km/h). Les aspects culturel et touristique de la Transcanadienne dans les deux parcs nationaux demeurent des considérations importantes, même si les diktats de la sécurité et de l'économie nécessitent une évolution significative de son paysage culturel.

Références

Canadian Park Services (1992). *Scenic highways: evaluation criteria*, National Historic Parks and Directorate, 18 p.

Golder Associates, Lombard North Group, Thurber, Haggerstone and Associates, Reid Crowther (1994). *Conceptual Study of Trans Canada Highway Twinning through Yoho National Park, Terms of Reference, Twinning Planning Report, Appendix A*, Rapport, Parcs Canada.

Gregg, J. et collab. (2019). *Yoho National Park, Heritage Viewscape Recording 2018-2019*, Travaux Publics et Services Canada, 472 p.

Le Parlouër, G. et Stanley, M. (2017). *Heritage study of TCH transportation corridor cultural landscapes within Yoho NP, Yoho National Park, British Columbia*, Parks Canada, 259 p.

Id. (ébauche 2020). *Heritage study of TCH transportation corridor cultural landscapes within Glacier NP, Glacier National Park, British Columbia*, Parks Canada, 245 p.

Parcs Canada (2013). *Politique sur la gestion des ressources culturelles*, nouvelle édition.

Schaerer, P.A. (1995). *Avalanche Studies Rogers Pass, 1956-1961, Unpublished report prepared by Peter Schaerer, with minor revisions, in possession of the author*, 44 p.

Stanley, M. (2017). *A history of road travel in the Kicking Horse River travel corridor. Historic Report*, Parks Canada, 102 p.

Id. (2017a). *A history of Rogers Pass viewscapes on the Trans-Canada Highway Glacier National Park. Historic report*, Parks Canada, 47 p.

Id. (2020). *Heritage study of trans-canada highway transportation corridor cultural landscapes in Glacier National Park. Historic Report*, Parks Canada, 69 p.