

Quelques aspects de la mise en valeur du Grand-Nord I — Le développement des transports au Yukon

Gérard Gardner

Volume 32, Number 4, January–March 1957

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1000134ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1000134ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0001-771X (print)

1710-3991 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Gardner, G. (1957). Quelques aspects de la mise en valeur du Grand-Nord : i — Le développement des transports au Yukon. *L'Actualité économique*, 32(4), 581–603. <https://doi.org/10.7202/1000134ar>

Quelques aspects de la mise en valeur du Grand-Nord

I — Le développement des transports au Yukon

Nous avons déjà publié dans *L'Actualité Économique* une série d'articles sur le Grand-Nord canadien et ses ressources. Ces articles ne datent que de quelques années, mais, étant donné le rythme rapide d'évolution de cette région du pays, ils ont déjà un peu vieilli. Nous avons donc cru bon de reprendre avec plus de détails ce qui se rapporte au développement minier du Nord canadien.

L'exploitation minière dans une telle région est actuellement conditionnée par l'état des communications et des transports d'une part, et d'autre part par l'accroissement de la puissance hydro-électrique. Nous devons donc insister longuement sur ces deux aspects de la question avant d'aborder le développement minier proprement dit.

Toute cette étude est marquée au sceau des conflits d'intérêts entre les États-Unis et le Canada. Cela se comprend sans peine. Les États-Unis se tournent de plus en plus vers les ressources étrangères pour satisfaire aux besoins de leur industrie. Ils prennent en main aussi la planification militaire et stratégique du continent, et d'autre part cherchent à aménager le développement de certaines régions limitrophes du Canada, essentiellement le Nord-Ouest (Oregon et Washington) et l'Alaska. Pour toutes ces raisons, rien de ce que fait ou de ce que projette le Canada dans la mise en valeur de ses régions septentrionales, ne laisse les Américains

indifférents. On doit donc s'attendre à voir apparaître à tous les tournants de cette étude des tentatives de marchandages, des ébauches de discussions, dont il faut tenir compte pour saisir l'orientation que va prendre l'exploitation du Nord canadien.

De nombreuses incitations à négocier sont venues de diverses autorités américaines depuis quelques années; nombreuses étaient celles qui avaient trait au développement conjoint du Yukon et de l'Alaska. Quelques exemples particulièrement significatifs valent qu'on s'y attarde. C'est ainsi que le secrétaire américain de l'intérieur, Monsieur Chapman, suggérait il y a quelques temps que le Canada et les États-Unis nomment une commission qui s'occuperait du développement du Grand-Nord. Il a déclaré que l'Alaska, avec l'aide du gouvernement américain, a un avenir extraordinaire et peut produire cinquante milliards de Kwh d'énergie hydro-électrique annuellement et que la partie nord-ouest si peu peuplée du Canada, si elle était développée rationnellement, pourrait faire vivre six millions d'habitants.

On a fait une grande enquête à la demande du Congrès, sur les problèmes des régions nordiques et Monsieur Chapman a encore déclaré qu'ayant en vue l'utilisation complète des ressources de l'Alaska, les régions avoisinantes du nord-ouest canadien (le Yukon et le nord de la Colombie-Britannique) doivent être prises en considération. Cette partie, comme l'Alaska, est riche en ressources naturelles; une bonne partie de la richesse minérale pourrait être envoyée à la côte, en Alaska, pour y être traitée, manufacturée, etc. La région voisine canadienne pourrait servir de marché pour les produits de l'Alaska¹.

Ayant lui aussi en vue le développement de l'Alaska, le gouverneur de ce territoire suggérait à son tour, en mai 1955², la formation d'une commission conjointe internationale qui s'occuperait exclusivement des problèmes du Nord (Alaska, Yukon, Colombie-Britannique) qui sont bien différents des problèmes internationaux et auxquels il est nécessaire de donner une attention toute spéciale. Il existe bien une commission internationale, mais elle ne s'occupe que des problèmes des eaux. Cependant, le développement complet des ressources du Grand-Nord comprend également les

1. *Montreal Star*, 20 juillet 1951.

2. À une réunion de la Pacific Northwest Association.

routes, la navigation, l'énergie hydro-électrique et bien d'autres sujets. Les transports doivent être améliorés et ils sont la clé de tout développement rationnel du district.

Le transport par rail, route et navires doit être coordonné afin d'atteindre un rendement maximum, poursuivait le gouverneur de l'Alaska. Bateaux transbordeurs ou passeurs pour wagons de fret, remorques automobiles, et autres types de véhicules qui transportent le fret sans qu'on soit obligé de les décharger, devraient être partie de tout programme progressif. Il serait possible avec ces améliorations et autres changements dans les méthodes de transport de diminuer les taux de fret de 40 p.c.

Et le gouverneur suggérait enfin que le Canada se hâte de terminer l'asphaltage des 1,200 milles de la partie canadienne de la route de l'Alaska. Cela a déjà été fait sur toute la section américaine. Les États-Unis devraient contribuer aux dépenses de pavage au Canada à cause des intérêts qu'ils ont dans cette route.

Toujours dans le même ordre d'idées, le sénateur Hugh Butler du Nébraska, président du Comité de l'Intérieur et des Affaires insulaires de la Chambre Haute suggérait d'établir une sorte de comité de négociation entre le Canada et les États-Unis pour le développement commun de la partie nord-ouest du continent comprenant le Yukon, l'Alaska et la Colombie-Britannique, dont le programme comprendrait entre autres choses: le pavage de toute la route de l'Alaska, même de la partie située au Canada; la construction d'un raccordement entre le système ferroviaire canadien et le chemin de fer de l'Alaska; des promesses aux États-Unis pour le détournement des eaux du Yukon à travers la chaîne côtière pour qu'elles se déversent dans le Pacifique, en vue de développements hydro-électriques; des arrangements pour que les Canadiens puissent avoir accès à travers la presqu'île de l'Alaska, au Pacifique, et l'établissement de ports francs sur l'océan.

Quelle que soit la teneur des plans de développement du Nord-Ouest, il semble donc clair que l'étude de projets individuels est indissociable d'un contexte politique qui colore vivement la mise en valeur de chaque région.

* * *

Le plus grave problème qu'ont à affronter ceux qui s'intéressent au développement économique du Grand-Nord, est celui du transport. Tout le monde est d'accord pour dire que la croissance de cette région doit être basée sur quelque chose de plus permanent que la construction des lignes de radar, l'exploitation des mines par exemple. Mais cela ne peut se faire qu'en autant que l'on construira et entretiendra un bon système de transport. Il ne faut pas d'ailleurs imaginer que seuls le transport par avion et l'extraction de l'or et de l'uranium présentent un certain intérêt. Les métaux usuels offrent plus de promesses, et les transports par eau et par terre sont plus économiques.

En somme, la mise en valeur des immenses territoires du Nord se ramène à une question de transport et de transport à des prix abordables.

La construction de voies de transport avait d'ailleurs ouvert la période de peuplement de l'Ouest canadien. Mais il y a une différence essentielle entre la colonisation de l'Ouest et celle du Nord. Autrefois, la première voie ferrée du Pacifique Canadien avait transporté sur des fermes de l'Ouest des colons qui portaient les mains à peu près vides.

En ce qui concerne le Nord, les plans ne doivent pas tant viser à transporter des gens dans la région, qu'à exploiter les ressources naturelles qui s'y trouvent. Le transport à bon marché encouragera d'abord l'apport des énormes capitaux nécessaires. Puis ensuite seulement la population se déplacera.

Le peuplement du Nord n'est pas un but à poursuivre pour lui-même; il est secondaire. En réalité, il vient après la mise en valeur de ses immenses ressources naturelles.

De très nombreux changements sont intervenus récemment dans l'organisation des transports. Dans les pages qui suivent on s'est contenté de retracer les développements les plus importants et les plus spectaculaires dans la réorganisation actuellement en cours des voies de pénétration au Yukon.

Une extraordinaire croissance des transports s'est opérée ou est sur le point de s'opérer dans le Nord-Ouest du pays. Elle se manifeste surtout par une transformation du réseau routier et des méthodes de camionnage, et d'autre part par le développement

rapide des liaisons aériennes. Le réseau très embryonnaire des chemins de fer, au contraire, est resté stationnaire.¹

On traitera en premier lieu de trois aspects importants du réseau routier: le réseau actuel, les projets de routes proposés par les autorités canadiennes et américaines, et finalement les caractères particuliers du camionnage dans les régions nordiques.

Le terrain de la région se prête assez bien à la construction de routes. Il y en a de très bonnes mais il en faudrait d'autres, plus ramifiées, car les distances sont énormes, les villages étant souvent éloignés de cent ou deux cent milles les uns des autres.

Le réseau routier du Yukon est formé d'abord et avant tout de deux grandes routes. La plus importante est évidemment la route de l'Alaska, qui commence à Dawson Creek (Colombie-Britannique) pour se rendre jusqu'à Fairbanks (Alaska). Elle entre dans le territoire du Yukon à la hauteur du 60° degré de latitude, près du lac Morley et pénètre en Alaska à Scottie-Creek. Sa longueur totale est de 1,523 milles dont 302 milles seulement se trouvent en territoire alaskain.

Il y a maintenant treize ans que la route de l'Alaska a été inaugurée. Elle a changé bien des choses dans les immenses solitudes du Nord et a ouvert un territoire étendu à l'exploitation économique. D'abord exclusivement utilisée à des fins militaires, la route de l'Alaska a été ouverte au public en février 1948.

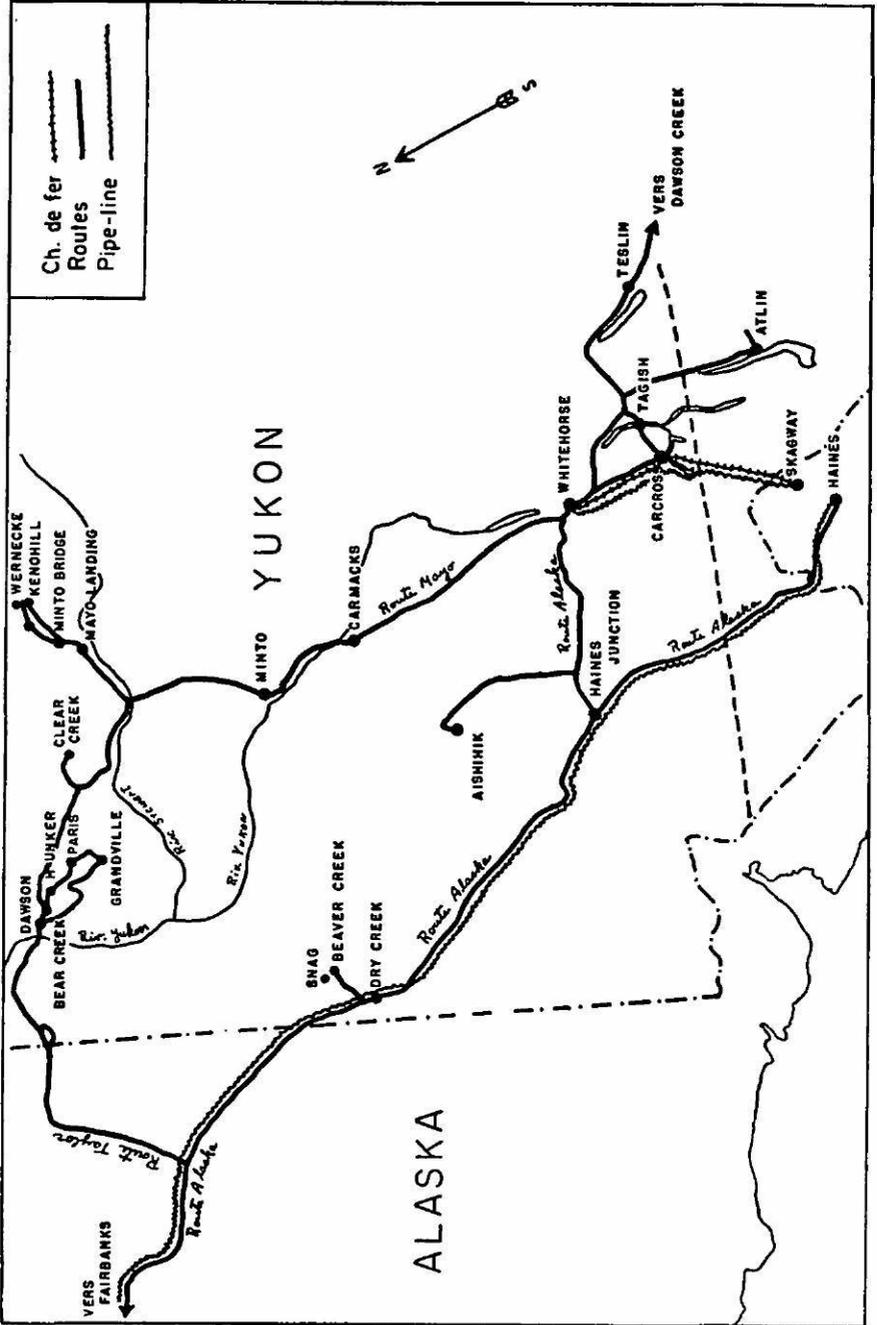
L'entretien de la route est confié au ministère canadien de la Défense, pour ce qui est tout au moins de la section canadienne. 700 militaires et 800 civils sont employés à ce travail; les quartiers généraux du service de la route sont situés à White-Horse.

Grâce à une organisation aussi élaborée qui coûte d'ailleurs 12 millions de dollars par an, la route reste ouverte toute l'année, en dépit des violentes tempêtes de l'arctique et de températures extrêmement basses (on a enregistré 66° sous zéro à Snag au Yukon, en décembre 1954).

La sollicitude de l'armée et de l'État ne s'arrête pas à l'entretien de la route, des voies d'accès aux aéroports et des pistes d'atterrissage situées le long de la route de l'Alaska. Les autorités ont aussi entrepris l'aménagement de services pour touristes.

1. On doit ajouter qu'on vient de mettre à l'étude un prolongement vers le nord du chemin de fer Vancouver-Prince George.

Carte I



La circulation routière ainsi favorisée s'est rapidement intensifiée. C'est ainsi qu'au cours de 1954, 25,423 véhicules ont traversé la frontière du Yukon et de l'Alaska. De la fin de novembre 1954 à la fin de janvier 1955, 3,180 véhicules ont traversé la frontière. La moyenne quotidienne de deux mois d'hiver est donc d'environ 50 véhicules, contre une moyenne de 70 pour toute l'année, ce qui montre assez clairement la facilité relative du voyage en dépit des conditions de l'arctique, lorsque l'entretien est assuré.

Il faut d'ailleurs ajouter que ces chiffres sous-estiment grandement l'importance de la circulation routière, le relevé n'étant opéré qu'en un seul point de la route.

Un service régulier d'autobus fonctionne maintenant entre Dawson-Creek (Colombie-Britannique) et Dry-Creek (Yukon), sous l'égide de la British Yukon Navigation Company¹ et le trajet Dry-Creek—Fairbanks (Alaska) ou Anchorage, est assuré par les autobus de l'Alaska Coachways.

Autour de White-Horse et de la partie de la route de l'Alaska la plus voisine de la Colombie-Britannique, un petit réseau de routes s'amorce.

C'est ainsi que la route Atlin part du mille 886 sur la route de l'Alaska, descend vers le sud, traverse la frontière de la Colombie-Britannique, atteint Atlin, et pousse une pointe vers l'ouest. Au total une soixantaine de milles dont la moitié au Yukon, entretenue grâce à des fonds du gouvernement fédéral.

La route Tagish, qui débute à l'embranchement de la route de l'Alaska et de la route Atlin, atteint Carcross, soit une distance de 32 milles. L'entretien en est très difficile en raison d'abondantes chutes de neige en hiver. De Carcross, une autre route d'égale longueur suit approximativement le tracé du chemin de fer Skagway—White-Horse et rejoint la route de l'Alaska quelques milles avant l'arrivée à White-Horse.

Quelques milles seulement après White-Horse, un embranchement de la route de l'Alaska monte vers Mayo. Arbitrairement, nous la rattacherons à un autre circuit que nous aborderons plus loin.

À partir de cet embranchement, la route de l'Alaska est orientée franchement vers l'Ouest sur une distance d'une centaine de milles

1. Filiale de la White-Pass & Yukon Corporation. Voir page 598.

Sur ce parcours, deux embranchements de routes doivent être relevés. À Canyon commence la route Aishihik qui va vers le nord, jusqu'au lac du même nom, en suivant la côte ouest. La longueur totale de la route est de 60 milles environ.

Enfin, vers le sud, à Haines-Junction commence la route Haines, qui descend vers le sud jusqu'au port de Haines situé sur le Chilkoot-Inlet, prolongement du canal Lynn, près du port de Skagway. La route passe donc du Yukon en Colombie-Britannique, puis dans la partie sud de l'Alaska; la longueur totale de la route est de 140 milles.

La route est suivie sur tout son parcours par un pipe-line américain. En effet, en décembre 1953 fut amorcée la construction d'un pipe-line de la côte du Pacifique jusqu'à Fairbanks en Alaska. Le travail était terminé en octobre 1955. Sur une distance de 626 milles, dont 285 sur territoire canadien, le pipe-line a un diamètre de 8 pouces. Trois stations de pompages ont été construites sur territoire américain et deux stations secondaires ont été installées au Canada. Le gouvernement américain a acquis pour son pipe-line des droits de passage au Canada, pour une période minima de 20 ans.

Le pipe-line suit la route Haines jusqu'à Haines-Junction puis la route de l'Alaska jusqu'à Fairbanks, ce qui facilite considérablement la surveillance et la réparation. Pour le moment tout au moins, le pipe-line ne peut avoir d'utilité économique étant donné son caractère exclusivement militaire et stratégique.

Après Haines-Junction, la route de l'Alaska est orientée vers le Nord-Ouest et entre aux États-Unis sans embranchement important.

Le deuxième réseau routier dont nous avons à traiter, est situé au nord de la route de l'Alaska et s'appuie sur deux points importants: Mayo-Landing et Dawson. Nous avons vu qu'à quelques milles à l'ouest de White-Horse, une route montait vers le nord. Elle relie la route de l'Alaska à Mayo, soit une distance de 247 milles. La construction de cette voie a contribué à supprimer les difficultés et les incertitudes du transport fluvial saisonnier auxquels l'industrie minière était en butte autrefois. Les postes importants entre White-Horse et Mayo, desservis par cette route sont, du sud au nord, Carmacks, Yukon-Crossing et Minto.

La houille extraite à Carmacks peut donc être transportée avec facilité. Le prix de revient en a été sensiblement abaissé. Outre la houille, à peu près toutes les expéditions dans cette partie du Yukon se font maintenant par cette route, à l'exception des marchandises transportées par avion.

Reliée à cet axe, une série de petites routes ont été construites au nord de Mayo. Le développement minier en a souvent provoqué la mise en train. C'est ainsi que Keno-Hill, Keno-City, Elsa, Duncan-Creek, Mackeno, Mayo-Dam, Wernecke, sont toutes reliées à l'extérieur par des routes qui se déversent éventuellement dans l'axe White-Horse—Mayo-Landing.

Cet axe traverse, avant de rejoindre Mayo, la rivière Stewart. À cet endroit, une route a été construite entre 1952 et 1955 pour rejoindre vers l'ouest la ville de Dawson, ancienne capitale de l'or du Yukon. Elle passe par Barlow, cinquante milles avant Dawson, où un embranchement de vingt-cinq milles a été construit pour atteindre Clear-Creek.

De Dawson, une espèce de circuit routier fermé sur lui-même, d'environ 75 milles de longueur, relie toute une série de villes ou de villages situés au sud-est de la « capitale » : Glenboyle, Sulphur, Readford, Paris, Hunker, Last-Chance et Bear-Creek.

Enfin, pour compléter le réseau, une route relie Dawson à la frontière de l'Alaska, et la route américaine Taylor, qui à son tour est orientée vers le sud et rejoint la route de l'Alaska, pour boucler enfin une immense boucle routière commencée à White-Horse, plusieurs centaines de milles plus bas.

La route entre Dawson et la frontière de l'Alaska a 65 milles de longueur. Elle est maintenue en bon état du 15 juin au début de novembre seulement et sert aussi bien aux mines des environs qu'aux touristes. Un traversier sur la rivière Yukon permet de relier les tronçons de la route à cet endroit.

Étant donné l'affluence d'usagers, il semble évident que la route de Dawson à la frontière américaine devra être refaite d'ici quelques années.

Voilà, en somme, brièvement présenté, le réseau routier, élémentaire mais rapidement développé, du nord de la Colombie-Britannique et du Yukon. Quelques routes très courtes, desservant une mine ou un poste, n'ont pas été mentionnées. Elles n'ont qu'une

importance strictement locale. Enfin, pour en terminer avec cette nomenclature, ajoutons que la route Canol qui reliait autrefois la route de l'Alaska à Norman-Wells a été abandonnée.

* * *

Les routes du Yukon et de l'Alaska sont, nous le savons déjà, toutes liées directement ou indirectement à la route de l'Alaska, qui, partant de Dawson-Creek (Colombie-Britannique) relie les territoires du nord à ceux du sud. On a de plus en plus tendance à considérer que le tracé de la route de l'Alaska, dans sa partie sud, a été une erreur. On prétexte, à titre d'excuse, qu'à l'époque de la construction, l'urgence de la situation militaire était telle qu'on ne pouvait attendre et que les facteurs d'ordre économique furent ainsi ignorés.

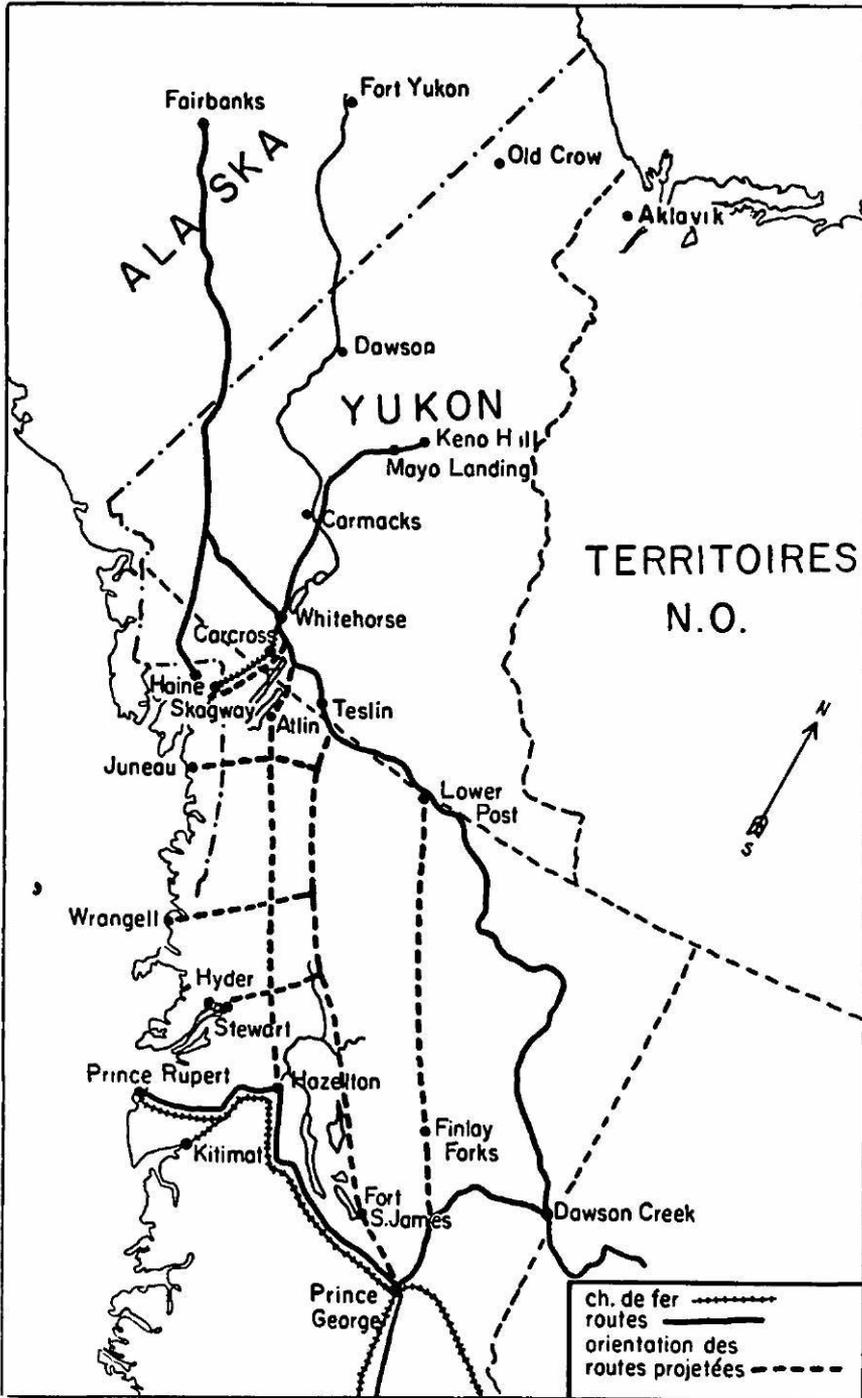
Quoi qu'il en soit, les Américains réclament des routes plus courtes et mieux aménagées pour faciliter l'accès et le développement de l'Alaska. Les Canadiens sont tout aussi intéressés à cette question. Depuis quelques années, plusieurs parcours de nouvelles routes ont été suggérés. Nous les passerons en revue brièvement.

L'Alaska International Highway Commission a, pour son compte, proposé deux nouveaux parcours. Le premier partirait de Prince-George (Colombie-Britannique), qui est déjà relié par route aux régions du sud. On utiliserait la route déjà existante de Prince-George à Hazelton. Cette ville servirait alors de tête d'une route à construire en direction de Atlin, et de là à White-Horse, où se ferait la jonction avec la route de l'Alaska. La nouvelle route passerait donc à l'ouest des Rocheuses, alors que la route de l'Alaska passe à l'est de la chaîne montagneuse, ce qui occasionne un très long détour pour le commerce qui va du nord-ouest des États-Unis à l'Alaska.

Un tracé alternatif a été proposé par la même Commission. La route partirait encore de Prince-George, pour atteindre Finlay-Forks. De là, orientée nord-ouest, elle toucherait Lower-Post à la frontière de la Colombie-Britannique et du Yukon où elle rejoindrait la route de l'Alaska.

MISE EN VALEUR DU GRAND-NORD

Carte II



Ces deux projets sont en somme des raccourcis audacieux de la route de l'Alaska. Un raccourci plus modeste existe déjà : la route John-Hart, longue de 265 milles, met en communication Prince-George et Dawson-Creek, qui est, nous l'avons dit, le point de départ de la route de l'Alaska. Cette nouvelle route a diminué de 900 milles le trajet Seattle-Fairbanks.

Mais de tels raccourcis ne sont pas tout ce que demande les Américains. On a proposé d'autres routes qui partiraient de Prince-George, comme les routes mentionnées plus haut, rejoindraient éventuellement la route de l'Alaska, mais dont le parcours serait marqué par de nombreux embranchements reliant la route aux principaux ports du sud-est de l'Alaska.

Ce genre de réseau s'insère dans des projets à long terme de développement de toute la région de l'Alaska. Il est orienté par des critères économiques dont l'importance ressortira mieux plus tard, au cours de cet exposé.

À titre d'exemple des nouveaux réseaux suggérés, retenons ici celui qui a été mis à l'étude par un groupe d'ingénieurs américains. La route principale partirait de Prince-George et suivrait pendant 40 milles la rivière Nechako sur laquelle est construit un barrage à la tête d'un énorme réservoir de l'aluminerie de Kitimat. Tournant vers le nord, la route s'élèverait le long d'une série de petites collines jusqu'à Fort-St. James; elle suivrait ensuite les lacs Stuart, Trembleur et Takla (sur une distance de 170 milles la pente serait ainsi à peu près inexistante). Elle contournerait ensuite les montagnes abruptes Caribou-Heart, rejoindrait les sources de la rivière Skeena, sur un plateau semi-aride où l'on a trouvé de riches dépôts d'antracite, puis près du lac Teslin rejoindrait la route de l'Alaska.

Ce tracé aurait plusieurs avantages. Il est d'une part très court. Mais il est aussi fort peu accidenté, les pentes maxima ne dépassant pas 5 p.c. et un seul pont important devant être construit.

Quatre embranchements sont prévus à partir du tronc principal, qui seraient dirigés respectivement sur Hyder, Wrangell, Juneau et Skagway. Ces quatre embranchements traversent sur leurs plus grandes distances le territoire canadien; leur existence soulève plusieurs problèmes. Le Canada, en effet, en tirera beaucoup moins d'avantages que les États-Unis, à courte échéance tout au moins.

Rien n'assure qu'avec les fonds dont il dispose, le gouvernement canadien soit prêt à faciliter ainsi le développement de villes américaines sans rien obtenir en échange de la part des États-Unis.

L'apparition d'un nouveau réseau routier dans le nord de la Colombie-Britannique et dans le Yukon est donc une pièce dans une vaste opération de marchandage dont nous verrons apparaître les autres pièces au fur et à mesure du développement de notre étude.

* * *

La ramification graduelle du réseau routier dans le coin nord-ouest du pays a provoqué l'apparition d'un trafic de camionnage qui a pris une certaine ampleur. La route de l'Alaska est dotée en particulier d'un matériel important. Un recensement n'en est pas disponible. Disons simplement qu'une entreprise de Dawson-Creek possède 50 tracteurs et 62 remorques. On trouve dans le même district plusieurs douzaines d'individus qui ont de un à vingt camions. Les camionneurs considèrent que la route de l'Alaska est la mieux entretenue du Canada. C'est ainsi qu'une des plus importantes entreprises de camionnage de la région n'a dû immobiliser ses camions que 36 heures au cours de 1955, la route n'étant jamais fermée quelle que soit la température.

Comme nous le verrons plus loin, le camionnage n'est pas aussi répandu dans les autres territoires du nord, qu'il l'est au Yukon. Sans doute la route du Mackenzie, qui relie le Grand-lac-des-Esclaves (Hay-River) à l'Alberta, est-elle fréquentée par une centaine de camions qui ont, en particulier, favorisé les expéditions de poissons du Grand-lac-des-Esclaves vers Edmonton. Sans doute aussi, remarque-t-on un certain essor du camionnage autour de la région de Flin-Flon au Manitoba. Il n'en est pas moins vrai que nul part, ce genre d'entreprise n'a connu une activité analogue à celle qui caractérise les routes du Yukon.

Aussi est-il normal que nous mentionnions ici deux expériences qui peuvent éventuellement transformer les conditions de transport au cours des mois d'hiver.

En premier lieu, il semble qu'il soit maintenant possible, dans les districts où la neige est suffisamment abondante, de nettoyer des bandes de terrain qui deviendraient ensuite, après tassement et

durcissement de la neige, des routes pour camions. On doit essayer ce système sur les rives du Grand-lac-des-Esclaves et si l'expérience réussit, la route serait utilisée du 1^{er} janvier au 31 mars. Elle traverserait sur la glace le bras ouest du lac, puis une péninsule qui s'avance sur le lac, pour atteindre Yellowknife, soit un parcours de 22 milles.

En second lieu, une expérience américaine, beaucoup plus audacieuse, ouvre de nouvelles perspectives sur l'utilisation des camions en hiver dans les *barrens* du Grand-Nord et pourrait rendre des services à ceux que le transport par camions intéressent dans cette partie du pays.

Une société privée de camionnage a tracé en l'espace de 39 jours, sur une distance de plus de 400 milles, dans un district de l'Arctique pratiquement inconnu, au milieu de la neige et de la glace, une route pour le transport de marchandises.

Ce projet a pris corps à la fin de 1954 quand l'Alaska Freight Line Inc. a proposé à la Western Electric Corporation, un des principaux constructeurs de la ligne Dew, de transporter un premier lot de 500 tonnes de matériel, partant de Fairbanks et le livrant à des endroits déterminés dans l'Arctique. La société de transport construisait sa propre route, fournissait son propre matériel roulant, et garantissait la livraison, s'engageant à transporter les marchandises par avion si le transport par terre était impossible. La société utilisait ses propres fonds pour ce projet et ne demandait à être payée que lorsque la livraison du fret aurait été terminée. L'armée et l'aviation américaines approuvèrent les plans et les autorités canadiennes et américaines se rendirent compte que si cette société de camionnage pouvait ainsi livrer des marchandises dans l'Arctique en dépit de la température et du climat, il serait possible de réduire le coût de construction de cette ligne de radar et d'organiser le transport en suivant un horaire établi. Avant même d'avoir reçu l'acceptation officielle de l'aviation et de l'armée, l'Alaska Freight Line avait commandé des tracteurs neufs Carterpillar D-8 et un train de neige énorme à la société LeTourneau du Texas.

1. Le colonel G.L. Curtis, USAF, a publié dans le *National Defense Transportation Journal* (juillet-août, 1955) un article particulièrement important sur cette expérience faite lors de la construction de la ligne de radar Dew.

La société Alaska Freight construisait elle-même ses *Wannigans*, sorte de cabines montées sur patins que l'on utilise comme dortoirs et cuisine pour les membres de l'équipage, et le premier groupe de tracteurs partit de Fairbanks, pour le Nord, un mois et deux jours après l'approbation du projet.

Quoi qu'il existât un chemin d'été entre Fairbanks et un petit poste, situé sur le cercle polaire, il était à peu près toujours impassable pendant les hivers arctiques. Le train-pilote de tracteurs de l'Alaska Freight se fraya un chemin pour atteindre le poste sur le cercle arctique, dans un district que l'on considérait impassable. Le voyage dura huit jours. Puis, on traversa le Yukon gelé et le train se dirigea vers l'océan Arctique.

Pour éviter des pertes de temps, le repérage du trajet devait être particulièrement précis. On procéda de la façon suivante. En avant du train, un guide alaskain de Big-Delta et un guide alaskain-indien de Fort-Yukon s'avançaient en raquettes et travaillaient de concert avec un avion qui survolait l'expédition et le train de tracteurs qui suivait les guides. L'avion laissait tomber des drapeaux rouges qui indiquaient au train la meilleure route à suivre. On maintenait des communications constantes par radiotéléphone entre les guides, l'avion, et toutes les unités du train de tracteurs. Deux semaines après que le premier train eut quitté Fairbanks, un second train partit. Ce dernier fut chargé de construire la route arctique, une route de 25 pieds de largeur dans le district le plus froid, le moins connu et le plus difficile pour la circulation que l'on trouve dans l'hémisphère Nord. Suivait le train de tracteurs, un convoi de 32 camions diesels et de remorques, bâtis pour voyager sur les grandes routes, mais non pour le service de l'Arctique.

Jour et nuit, le train de tracteurs s'avançait vers le Nord, suivi des camions. La température descendit à 68° F. sous zéro, et les moteurs durent fonctionner 24 heures par jour pour ne pas geler. On rencontra souvent des bancs de neige de 50 à 75 pieds de hauteur et les camions durent travailler en formation de 2 ou 3, côte à côte. En arrière du convoi de camions qui «construisait» la route et les camions diesels, suivait le train de neige Letourneau formé de véhicules munis de 24 roues mues individuellement et chacun tirant 5 remorques porteuses de 150 tonnes de fret. Les

roues des véhicules du train de neige avaient 7 pieds 4 pouces de hauteur et le fond des remorques était à 9 pieds de distance du sol afin que le train puisse voyager sur le terrain le plus accidenté.

On devait à l'origine se contenter de transporter le fret par camions jusqu'à la ligne de division entre le Sub-Arctique et l'Arctique, et ensuite transférer la charge sur le «train de neige» qui continuerait jusqu'à la ligne Dew, le long de l'océan Glacial. Mais comme les camions et les remorques donnèrent un rendement au delà de tout espérance, on les achemina jusqu'à l'océan Arctique. Le train de neige de l'Alaska Freight Line et ses 32 tracteurs diesels atteignirent leur but avec 500 tonnes de fret pour la ligne Dew, au début de 1955.

Cet exploit a ouvert des horizons nouveaux en ce qui regarde le transport dans l'Arctique et a montré que l'on peut accomplir des tâches herculéennes avec l'aide de la machinerie moderne; mais il ne faut pas perdre de vue le côté économique d'une telle entreprise. Naturellement, dans les districts plus au sud, un tel transport d'hiver serait plus facile et moins coûteux, mais il n'est probablement pas utilisable à l'heure actuelle dans tous les cas, à moins que pour des raisons particulières, les considérations de prix de revient cessent d'être prédominantes. L'expérience n'en est cependant qu'à ses débuts et son utilisation doit être étudiée de plus près pour que toutes ses conséquences économiques puissent en être appréciées¹.

* * *

Si, comme nous l'avons vu plus haut, la route est devenue un moyen indispensable de communication à bon marché dans le Grand-Nord, un autre moyen de transport: l'avion, a joué et continuera de jouer un rôle de premier plan dans le développement de ces terres éloignées et difficiles d'accès. Tout dernièrement encore, Monsieur C.-D. Howe, ministre fédéral du Commerce, insistait sur l'importance de l'avion pour le Grand-Nord et réclamait des avionneries la construction d'un type d'avion particulièrement bien adapté aux besoins de ces régions. Il y a actuellement, disait-il, quelque 700 avions en service dans cette partie du pays, mais ils sont bien près d'être vétustes pour la

1. *Congressional Record*, 3 août 1955.

plupart. Un avion de transport plus gros que le *Beaver* et l'*Otter* est nécessaire.

Et comme pour répondre à ce vœu, on vient de mettre sur le marché un nouvel avion de transport, le *Beverley*¹. C'est un avion de fret qui peut également porter des passagers si on le désire. Il est considéré comme idéal pour le transport dans le Grand-Nord, avec utilisation possible sur la ligne de radar Dew.

Envoyé au pays pour la première fois en 1955, cet avion a fait à ce moment l'objet de nombreux essais d'hiver à la station militaire de Namao en Alberta. Envoyé de nouveau au Canada en septembre 1956, on lui fera subir de nouveaux essais à la même station pendant tout l'hiver.

Cet avion a des ailes hautes, un corps court et trapu et a été décrit comme étant «un réservoir à essence portant des ailes». Il pèse 135,000 lbs au moment du départ (essence et fret) dont 22 tonnes de fret payant. Sa vitesse maximum est de 238 milles à l'heure, mais on recommande une vitesse de croisière de 175 milles à l'heure. Il peut voler pendant plus de 3,000 milles après un plein d'essence.

Il est considéré comme étant très manœuvrable et n'a besoin pour décoller que d'une piste de 970 verges et pour atterrir que d'une piste de 860 verges. Il peut transporter facilement des objets lourds et encombrants comme un autobus ou camion de fret, à cause du type de ses portes. Il coûte environ 1,250,000 dollars et peut être livré en 18 mois.

Il n'y a pas place que pour les gros avions cependant, comme on le faisait remarquer récemment². Divers types de petits avions sont utilisés, en raison de leur grande flexibilité d'opération. Il n'en est pas moins vrai que plus la vitesse est réduite et la charge maximum restreinte, plus le coût par tonne-mille s'accroît. Les écarts sont importants ainsi qu'on peut s'en rendre compte ci-dessous.

Type d'avion	Charge maximum (en lbs)	Vitesse de croisière (en milles)	Prix de la tonne-mille (en cents)
Beaver.....	1,200	120	107
D.C. 3.....	6,000	160	38
D.C. 4.....	10,000	195	26

1. Fabriqué par Blackburn and General Aircraft Limited d'Angleterre dont les représentants sont Field Aviation Co. Ltd, d'Oshawa, Ontario qui ont bien voulu nous donner un bon nombre de renseignements sur cet avion.

2. Allocation de F.-H. Wheeler au congrès de l'Institut canadien des mines et de la métallurgie, en avril 1956.

On utilise en outre pour le transport du gros fret des C-54, C-46 et C-47.

Il reste néanmoins que les types d'avions utilisés dans le Nord seront très nombreux tant que les facilités d'atterrissage seront aussi diverses qu'elles le sont actuellement. Et elles le seront encore longtemps.

La diversité des utilisations faites de l'aviation défie une classification rationnelle. Mentionnons simplement que les développements miniers font de plus en plus appel à l'avion et que la construction de la ligne de radar Dew a provoqué un accroissement très sensible des transports aériens.

Au Yukon proprement dit, plusieurs lignes régulières ont en outre été établies. Teslin, White-Horse, Aishihik, Snag, Mayo-Landing, Dawson, Old-Crow et Smith-River sont maintenant dotés de liaisons aériennes régulières.

La multiplication des services réguliers accompagne d'ailleurs non seulement une amélioration de l'état des aéroports, mais aussi la mise en place d'un dispositif météorologique très diversifié qui a rendu beaucoup moins aléatoire le vol commercial dans les régions polaires et subpolaires.

* * *

Les routes, comme nous l'avons vu plus haut, représentent le grand moyen de communication avec le Yukon, mais il y a cependant une ligne de chemin de fer qui le met en rapport avec la côte du Pacifique, c'est le White-Pass & Yukon. Chemin de fer à voie étroite qui se faufile à travers les cols des montagnes, servant au transport des voyageurs, mais surtout à celui des minerais et des approvisionnements entre Skagway (Alaska) et White-Horse (Yukon), soit une distance de 110 milles.

La construction du chemin de fer White-Pass & Yukon a commencé au printemps de 1898, au moment de la course à l'or au Klondyke. Quand la course à l'or fut finie, le trafic baissa considérablement mais la direction parvint à donner malgré tout un petit profit d'opérations; on ne put cependant payer les intérêts sur les obligations aux obligataires anglais et aucun dividende n'a été payé depuis 1912. Les journaux financiers du 1^{er} décembre 1951 ont annoncé qu'une société canadienne a acquis toutes les obli-

gations et les actions des quatre sociétés propriétaires du White-Pass & Yukon Route; la nouvelle société porte le nom de White-Pass & Yukon Corporation. Pour financer cette affaire, la Société a vendu à Londres 3,700,000 dollars d'obligations, et a émis 500,000 actions ordinaires sans valeur au pair.

La White-Pass & Yukon Corporation est constituée de quatre sociétés, chacune d'elles s'occupant d'un service en particulier, car la compagnie n'a pas que des activités ferroviaires et s'est constituée un vaste réseau de communications, dont il n'est pas inutile de décrire les traits saillants.

1. Pacific & Arctic Railway & Navigation Co., pour le service en Alaska.
2. British Columbia Yukon Railway Co., pour le service en Colombie-Britannique.
3. British Yukon Railway Co., pour la partie du chemin de fer qui dessert le district du Yukon.
4. British Yukon Navigation Co., qui s'occupe des autres services de l'entreprise.

L'entreprise est également propriétaire d'un pipe-line qui suit la voie du chemin de fer; d'un groupe de réservoirs à White-Horse; de camions-citernes et d'autobus qui, comme nous l'avons expliqué plus haut, assurent un service régulier en partant de White-Horse, sur plus de 2,000 milles du chemin de l'Alaska et dessert en particulier les districts miniers du Yukon qui se développent si rapidement et dont celui de Keno-Hill est le mieux connu. De plus, l'entreprise maintient en service un certain nombre de navires à vapeur pour passagers et fret ainsi que des remorqueuses et des barges sur le Yukon et les nombreux lacs des districts de White-Horse et de Dawson.¹

Les rapports annuels de la White-Pass & Yukon Corporation suggère une recrudescence d'activité depuis quelques temps. Au cours de 1954, le tonnage total transporté par rail montre une augmentation de 28.3 p.c. sur 1953. Les affaires ont été excellentes dans tous les secteurs; excepté en ce qui regarde les passagers et les touristes, l'avion faisant au chemin de fer une concurrence de plus en plus grande.

1. *The Financial Post*, 1^{er} décembre 1951.

La Société a reçu ses deux premières locomotives diesels, elle a acheté 43 nouveaux wagons plate-forme et des wagons-citernes. Elle a également déménagé et remodelé la remise à locomotives de White-Horse, refait entièrement dix milles de voies et fait un grand nombre de petites réparations.

La Société a fait, de son meilleur navire, une embarcation de tourisme qui a accompli dix voyages sur le Yukon entre White-Horse et Dawson-City, de concert avec les Canadian Pacific Air Lines qui ont transporté les touristes de Vancouver à White-Horse; cet arrangement se continuera dans les années à venir. Cependant le transport par eau ne semble pas donner pour l'avenir de grandes espérances financières. Par contre, le transport par route a augmenté de 34.4 p.c. et il a fallu accroître considérablement le nombre de véhicules et l'équipement, car ce type de transport des marchandises prend de plus en plus d'ampleur.

Il y a aussi augmentation importante du transport et de l'usage des produits du pétrole. L'activité minière au Yukon est considérable et les besoins ne font qu'augmenter en ce qui concerne le transport.

Enfin, l'entreprise a mis en service, à la fin de l'été de 1955, un cargo neuf de 4,000 tonnes, actionné au diesel, pouvant atteindre 12 nœuds à l'heure, spécialement construit pour le transport maritime de Vancouver à Skagway¹. La rénovation de la White-Pass & Yukon a donné de rapides résultats. Les bénéfices de la compagnie ont presque triplé de 1953 à 1954.

* * *

L'élaboration du réseau de transport du Yukon et du nord de la Colombie-Britannique est, on le voit, rapide et très diversifiée. Elle n'en est pas moins soumise à une contingence particulièrement remarquable. Toute cette région n'a pas de débouché sur la mer, puisque la bordure maritime fait entièrement partie de l'Alaska.

Sans doute le chemin de fer Skagway—White-Horse offre-t-il au Yukon une porte sur l'océan. Les embranchements projetés d'une nouvelle route de l'Alaska, relieraient aussi l'hinterland canadien avec la côte du Pacifique. Dans chaque cas cependant, les transports

1. *The Financial Post*, 20 avril 1955.

de marchandises doivent passer d'un pays dans un autre, ce qui soulève des problèmes douaniers importants. D'autre part, le développement des dépôts minéraux du Yukon et du nord de la Colombie-Britannique et le harnachement des ressources hydro-électriques nous amènent à nous demander si les usines de raffinage ne seraient pas mieux placées sur le bord de l'océan plutôt qu'à l'intérieur des terres, et donc plus proche des débouchés commerciaux internationaux.

Pour ces deux raisons — barrière douanière et localisation des usines — on suggère au Canada comme aux États-Unis d'obtenir du gouvernement américain qu'il cède des corridors territoriaux au gouvernement canadien, qui serviraient de débouchés sur la mer, au Yukon et au nord de la Colombie-Britannique.

Si plusieurs suggestions ont été faites de remettre au Canada des corridors en Alaska, l'une d'entre elles a donné lieu tout récemment à une assez longue discussion et vaut qu'on la mentionne. Elle consistait à octroyer au Canada une bande de terrain de 45 milles de longueur, le long des rivières Klekini et Chilkat, depuis la municipalité frontalière de Pleasant-Camp jusqu'à Pyramid-Harbour. Ce dernier endroit est le site d'une ancienne conserverie de poisson et n'est plus habitée. On pourrait y construire un port en eau profonde, libre de glace toute l'année.

En échange de corridors, les américains demandent des droits de détournements de cours d'eau, actuellement en territoire canadien, et l'importation d'énergie hydro-électrique. En effet, assez paradoxalement, le sud-est de l'Alaska est démuné de ressources hydro-électriques, qui se trouvent en abondance de l'autre côté de la frontière.

Le marchandage est donc clairement défini: les américains offrent le moyen de faciliter la mise en valeur d'une région canadienne, dont les débouchés sur l'extérieur sont dans l'ensemble particulièrement tortueux, mais demandent en échange l'énergie dont ils ont besoin.

Les autorités locales de l'Alaska, du Yukon et de la Colombie-Britannique, semblent être tout à fait disposées à procéder le plus rapidement possible à l'échange.

Il n'en est pas de même cependant des autorités américaines et canadiennes. En premier lieu, le Congrès américain est à priori

peu disposé à se départir d'un morceau de territoire qui laisserait le sud de l'Alaska séparé en tronçons. Il y a là une réaction tout à fait compréhensible: même vis-à-vis le meilleur des amis, certaines choses restent dangereuses.

Sans doute, moyennant une forte compensation, les autorités américaines pourraient à la rigueur, semble-t-il, accepter le projet de corridors. La compensation serait évidemment en termes d'hydro-électricité. Or sur tout le parcours de la frontière, le gouvernement américain est en discussion avec le gouvernement canadien au sujet de l'utilisation d'eaux limitrophes. De la rivière St-Jean (Nouveau-Brunswick) à la vallée du Saint-Laurent, de la rivière Columbia au Yukon, les tractations sont nombreuses. Il y a donc une tentation très forte de lier plusieurs de ces négociations à la question des corridors. Déjà, semble-t-il, on a voulu lier le partage des eaux de la rivière Columbia, au sud de la Colombie-Britannique, à la réalisation de l'échange au nord de la province¹.

De son côté le gouvernement fédéral canadien n'est pas non plus très attiré par l'échange qu'on lui propose. En principe, le ministère des mines et des ressources préfère ne pas accorder de licences d'exportation d'électricité. Il a refusé d'en accorder à l'Aluminum Company of America, qui voulait harnacher des cours d'eau du Yukon en vue de faire fonctionner des usines en Alaska. Il a refusé aussi d'en accorder aux intérêts Kayser, qui cherchaient à utiliser de l'énergie hydro-électrique canadienne dans les États du nord-ouest des États-Unis.

En dehors de cette position de principe, le gouvernement canadien a jugé que jusqu'à maintenant les États-Unis demandaient trop et ne donnaient pas assez. La discussion n'en est pas disparue pour cela et nous y reviendrons dans un autre article.

* * *

Cette aperçu des voies de communications existantes, prévues ou discutées, du nord-ouest du Canada fait ressortir la rapide évolution de ce territoire. En peu d'années, on le dote d'une armature de communications qui devrait le faire sortir brusquement de la léthargie qui, en dépit des déclarations lyriques, le caractérise depuis longtemps.

1. *The Financial Post*, 28 juillet 1956.

MISE EN VALEUR DU GRAND-NORD

Sans doute, les critères qui président à l'organisation de ce réseau de communications sont-ils parfois contradictoires. Les impératifs stratégiques et militaires, les besoins économiques divergeants des territoires américains et canadiens, empêchent la planification rationnelle à long terme. Il n'en est pas moins vrai, qu'en dépit d'une orientation chaotique, un ensemble de voies de transport apparaît qui simplifie la mise en place de ramifications servant directement la mise en exploitation de la région.

Gérard GARDNER,
*professeur à l'École des Hautes
Études commerciales (Montréal).*

