

La circulation sur la route transcanadienne dans l'Ontario central

Louis-Edmond Hamelin

Volume 10, numéro 19, 1965

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/020562ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/020562ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (imprimé)

1708-8968 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Hamelin, L.-E. (1965). La circulation sur la route transcanadienne dans l'Ontario central. *Cahiers de géographie du Québec*, 10(19), 37–53. <https://doi.org/10.7202/020562ar>

Résumé de l'article

This study concerns the section of the trans-Shield route between Lake Simcoe and the boundary of Manitoba. The data were obtained from the Ontario Department of Highways for the period from 1958 to January 1965 and by personal inquiry carried out in May 1965. To what extent does this section link the two principal cores of the Canadian ecumene, that is, the Lower Great Lakes - St. Lawrence area and southern Alsama ?

After having briefly presented the geographic environment in which the route is situated, the author presents a number of statistics. The annual average daily traffic outside the towns is light : 3,000 vehicles in the more popular sectors and less than 1,000 in the less frequented parts. There is a decrease in the intensity of traffic from east to west as far as Dryden. For the entire 1,200 miles of highway, three fourths of the vehicles have Ontario license plates. East of Sault St. Marie, the vehicles from outside Ontario come mainly from the U.S.A. whereas in the Kenora area they are principally from Manitoba. Traffic is three to four times heavier in summer than in winter. In the winter season the number of non-Ontario cars is very small and there are relatively more trucks than in summer. In the month of May the situation is more similar to that in winter than to that in summer. In the last five years the frequentation of the route has greatly increased ; at Dinorwic the number of vehicles in July has multiplied five times. From a regional point of view, three sectors should be recognized : (1) from Lake Simcoe to Sault St. Marie, (2) from Sault St. Marie to Dryden, and (3) extreme western Ontario.

Economically, the Ontario section of the Trans-Canada Highway is not a profitable enterprise. Furthermore, this route appears to be much less transcontinental than the parallel rail line. In several ways the trans-Shield corridor presents a greater obstacle to the continuity of the Canadian population ecumene than the Rocky Mountains, or even the Appalachian barrier. Nevertheless, central Ontario is a part of the ecumene but it is only an « ecumene of liaison » with low intensity of occupation. An office of Trans-Canadian traffic should be created.

LA CIRCULATION SUR LA ROUTE TRANSCANADIENNE DANS L'ONTARIO CENTRAL *

par

Louis-Edmond HAMELIN

Institut de géographie, université Laval, Québec

À l'occasion de voyages faits en voiture entre le golfe Saint-Laurent et l'Océan Pacifique, il nous a été donné d'utiliser la nouvelle route transcanadienne ; nous nous sommes posé quelques questions au sujet de son trafic. Cette voie, qui a une longueur totale de 4,860 milles entre Saint-Jean (Terre-Neuve) et l'île de Vancouver, repose sur une loi¹ fédérale votée en 1949 ; cette loi, modifiée depuis, a également fait l'objet de législations au niveau provincial. Le lecteur ne sera pas sans remarquer aussitôt la grande jeunesse de cette artère (non terminée) qui arrive environ un siècle après les rails transcontinentaux ; dans l'un des grands pays de l'automobile, ce retard ne peut qu'étonner ; d'autant plus que beaucoup de phénomènes transcanadiens ou presque auront devancé l'auto-route : explorations, économie de la fourrure, marche du peuplement, politique fédérale, chemins de fer, *pipe-lines*, gazoducs, radio et télécommunications, services aériens. Jusqu'à une date toute récente, il fallait passer aux États-Unis pour relier en voiture l'Est et l'Ouest du Canada ; c'est en 1946 seulement que Macfarlane a gagné la médaille Todd, attribuée à Victoria au conducteur d'une voiture venant d'Halifax et n'ayant emprunté ni le train, ni le territoire états-unien.

I. L'ONTARIO CENTRAL²

Une section de la route transcanadienne nous a particulièrement intéressé ; c'est celle qui est située en Ontario entre le sud-est de la baie Georgienne et le Manitoba. De Coldwater (nord du lac Simcoe) jusqu'à l'est de la zone cultivée du Manitoba, la distance est de 1,204 milles, soit le quart de toute la route transcanadienne. Cette longue section a été ouverte vers septembre 1962. L'on constate immédiatement l'exceptionnel intérêt que présente le sujet de cette courte étude ; cet immense tronçon de la route est situé entre les deux principaux foyers de l'œkoumène de résidence du Canada à savoir celui qui s'étend de Windsor à la ville de Québec avec onze millions d'individus et celui de

* Nous remercions le ministère de la voirie de l'Ontario, MM. Ludger Beaugard et Gilles Boileau, de Montréal, M. Pierre Camu, d'Ottawa, et Madame Colette Hamelin de Québec.

¹ « La loi fixe les normes de la route : deux voies en dur, largeur de 22 à 24 pieds, accotements, tirants d'air des ponts et distance de visibilité amplement suffisants, déclivité et courbes peu accentuées, résistance au roulage de 9 tonnes par essieu et, dans la mesure du possible, suppression des passages à niveau. » *Annuaire du Canada*, 1962, p. 849.

² Le mot *Central* est considéré dans un sens latitudinal ; la péninsule lacustre, fortement habitée, forme l'Ontario *méridional* alors que les espaces vides sis au nord du rail transcontinental composent l'Ontario *septentrional*.

l'*Alsama*³ méridional avec plus de trois millions. En d'autres termes, la section routière considérée correspond au seuil ontarien entre le Canada de l'Est et le Canada de l'Ouest.

L'orientation générale nord-ouest-sud-est conduit la route du 50° de latitude au 45°, décalage sensible sur le plan thermique ; de plus, il s'agit d'une zone suralimentée en neige par suite de l'influence lacustre. Les nappes d'eau ont également eu une fonction déterminante sur le tracé de la voie ; celle-ci contourne la baie Georgienne, le lac Supérieur et le lac des Bois. Il ne s'agit cependant pas d'une route de corniche et les lacs ne sont pas visibles sur la majorité du parcours. D'après la carte de Bostock, des basses terres de l'Ontario à la plaine du Manitoba, le voyageur traverse successivement le rebord laurentien, les collines pénokéennes de Sault-Sainte-Marie, le plateau abitibien, les curieuses calottes de basalte de Port-Arthur et enfin le plateau Severn ;⁴ bref, les roches archéennes dominant ; de nombreuses sections de la route sont en déblais. Ailleurs, la voie est posée sur les terrasses correspondant aux rivages des anciens lacs glaciaires.⁵ À l'extrémité occidentale du ruban routier étudié, puisque l'un des lacs Agassiz a occupé la région de Kénora, le relief devient beaucoup plus doux. Les abords de la route sont largement boisés, et parfois par ces beaux pins que l'*École des Sept* aimait tant représenter dans ses peintures. La région est un territoire de pêche et de chasse, ce qui est propre à attirer le tourisme. La route a beaucoup d'attraits pour l'amateur de la nature ; le lac Supérieur apparaît comme une mer ; il peut atteindre jusqu'à deux fois la largeur de l'estuaire maritime du Saint-Laurent (face à Sainte-Anne-des-Monts, Gaspésie). La vue sur Fort-William et Port-Arthur, « le plus gros cinq sous » du monde à Sudbury, l'oie de Wawa, les canaux internationaux de Sault-Sainte-Marie sont des points d'intérêt. La route est équipée de stations de secours, de garages, de parcs, de facilités de camping, même de glaciers pour la conservation du poisson ; cependant les motels ne sont pas abondants, ce qui indique que l'équipement touristique n'est pas encore très poussé ; certains bourgs en sont pourtant bien pourvus, tel Wawa.

Cette route traverse une région qui n'est pas neuve ; des panneaux d'information (photo 1) rappellent certains faits historiques. D'après Littlejohn,⁶ des Indiens Ojibwés habitent cette région depuis plusieurs millénaires et ils ont laissé de belles peintures murales au lac Darky. Au sud, ce fut l'ancienne Huronie des Jésuites martyrs. L'histoire raconte des guerres entre Sauteux et Sioux.

³ Néologisme commode et significatif pour représenter les trois provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba qu'on désigne à tort des termes « Prairies », « Plaines », « Intérieur », « Ouest » et, récemment, « Ouest intérieur ». Le terme *Alsama* pourrait avoir un ancêtre dans la dénomination du hameau « Alsask » à la frontière de l'Alberta et de la Saskatchewan. Le terme d'*Alsama* est apparu pour la première fois dans les *Cahiers de géographie de Québec*, n° 18, 1965, p. 163. Le même mot peut être utilisé dans diverses langues.

⁴ *Provisional Physiographic Subdivisions of Canada*. Geological Survey, Ottawa, 1964, Map 13, Paper 35.

⁵ ZOLTAI, S. C., *Glacial Features of the Quetico-Nipigon Area, Ontario*, dans *Canadian Journal of Earth Sciences*, vol. 2, n° 4, 1965, pp. 247-269.

⁶ LITTLEJOHN, B. M., *Quetico Country: Part 1. Wilderness Highway to Wilderness Recreation*, dans *Canadian Geographical Journal*, Part 1, vol. LXXI, n° 2, 1965, pp. 40-56, fig.

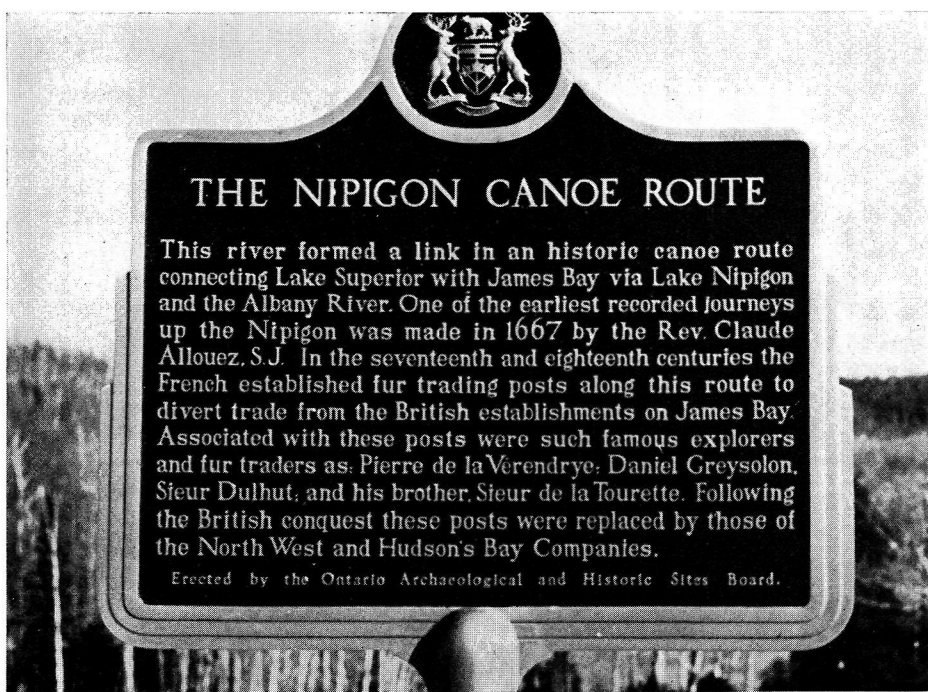


Photo Louis-Edmond HAMELIN

Photo 1 Nipigon. Confluence des voies d'eau laurentiennes et nordiques. L'itinéraire historique Nipigon reliait le lac Supérieur à la Baie James par un affluent de l'Albany. Un élément de la concurrence franco-anglaise à l'âge colonial.

Certains faits historiques concernent la section sise à l'ouest du lac Supérieur. Les premiers Blancs pourraient avoir été Radisson en 1659 ou plutôt Jacques de Noyon en 1688 ; plus connu, La Vérendrye vers 1731. Les Français, dans le cadre d'une économie des fourrures, ont, les premiers, par une « route de canots » soudé l'Est et l'Ouest du Canada. La guerre de la Conquête les oblige à fermer leurs postes de traite. La paix revenue, les marchands anglais de Montréal ressuscitent le commerce à l'aide des « voyageurs », Canadiens français, Métis et Indiens. C'est par le seuil ontarien que les explorateurs Pond, Mackenzie et Thompson passent, de 1775 à 1810. La *Compagnie du Nord-Ouest*, menacée par les États-Unis, déménage son poste général à Fort-William. L'Ontario occidental est le siège d'une lutte serrée entre la compagnie montréalaise et celle de la Baie-d'Hudson jusqu'à la fusion des deux entreprises en 1821. La région demeura plus calme jusqu'au milieu du XIX^e siècle alors que, de part et d'autre, Canada et États-Unis songeaient à s'appropriier l'Ouest. En 1858, paraissent les rapports de H. Y. Hind et S. J. Dawson dans le but de discuter des moyens les plus favorables à l'ouverture d'une voie entre le lac Supérieur et Fort Garry.⁷ Au lendemain de la Confédération, le gouvernement canadien

⁷ *Report on the Exploration of the Country Between Lake Superior and Red River Settlement.* Legislative Assembly. Toronto, 1858.

charge S. J. Dawson de construire entre ces deux points une route d'été tantôt fluviale, tantôt terrestre ; l'entreprise est énorme ; il faut faire de longues sections routières aux extrémités, établir des ponts, pourvoir les nappes d'eau de bateaux, relever certains plans d'eau, assurer nourriture et séjour aux voyageurs. La route servira d'abord au passage d'une expédition militaire dirigée par Wolseley contre Riel. Ainsi en 96 jours, 1,400 hommes ont franchi 140 milles sur terre et 310 sur voie d'eau. La « route » est ouverte en 1871. En 1873, des bateaux à vapeur font le service sur les lacs des Bois et à la Pluie ; la même année, la Police Montée utilise cette voie pour gagner l'Ouest ; le gouvernement signe un traité avec les Indiens au sujet des droits sur le territoire. La route qui en est restée à l'état pionnier est « terminée » en 1874, et dans les meilleures circonstances, elle nécessite 12 jours de voyage. L'année suivante, l'on note un maximum annuel de 2,000 passagers. La route est jugée très déficitaire d'autant plus que l'on y avait investi un million et demi de dollars. Dès lors, l'utilisation de cette voie mixte a diminué. En 1880, la voie est abandonnée car c'est l'établissement des rails du Pacifique Canadien. Ainsi, à l'ouest du lac Supérieur, de nombreux faits de circulation ont précédé l'établissement du rail et de la piste automobile. Il y a donc de vieux précédents à la transcontinentalisation du seuil ontarien.

Actuellement, le long de l'ensemble de la route transcanadienne, nous constatons quatre types de foyers de travail et de peuplement ; des noyaux relativement importants : Sudbury (80,000 h. 1961), Sault-Sainte-Marie (43,000 h.) et les agglomérations jumelles de Port-Arthur et Fort-William (90,000 h.) ; de petites villes telles Dryden et Kenora, des hameaux, et, enfin, l'habitat dispersé de certains Indiens. Au total, au dernier recensement, la population résidente atteignait 600,000 âmes, soit 500 h. au mille de route. Ce chiffre peut paraître élevé mais si l'on ne considérait que la population entre les oasis urbaines principales, par exemple entre Sault-Sainte-Marie et Port-Arthur-Fort-William, guère plus de 60,000 habitants seraient répartis au long de 400 milles, ce qui diminuerait la densité linéaire à 150 habitants.

L'autoroute a quelques grands affluents : à Sudbury (route venant de North-Bay, autre tronçon de la Transcanada), à Thessalon (Timmins), à Sault-Sainte-Marie (État du Michigan, U.S.A.), à Nipigon (Abitibi), à Port-Arthur-Fort-William (Duluth, U.S.A.), à Shabagua (Atikokan) et, enfin, à Kenora (Minnesota, U.S.A.). S'ajoutent de petits embranchements rejoignant des oasis pionnières dont Elliot-Lake, Michipicoten, Manitouwadge, Sioux-Lookout et Red-Lake. S'il ne s'agit pas d'un tissu routier bien complexe, la transcanadienne ne traverse pas un désert.⁸

Économiquement, le niveau est mieux que marginal. Les valeurs du *market index*⁹ indiquent que ce territoire se situe un peu au-dessus de la moyenne du pays ; s'il s'agit d'un ruban relativement vide, les habitants ne sont donc pas

⁸ Une belle carte routière représente cet itinéraire : *Northern Ontario, 1965-1966*. Department of Highways, Ontario, 1965.

⁹ CAMU, P., WEEKS, E. P., et SAMETZ, Z. W., *Economic Geography of Canada*, Toronto, 1964, pp. 370-371.

pauvres. La majorité des travailleurs sont employés dans l'extraction et l'affinage des minerais, dans les industries forestières et dans la manutention des grains. Cette situation n'empêche cependant pas plusieurs points de la région d'en être encore à la phase pionnière ; Elliot-Lake, ville de l'uranium, l'illustre bien ; l'on y a investi 450,000,000 de dollars. La population qui avait atteint un maximum de 38,000 habitants il y a dix ans est aujourd'hui de 9,000 et la ville est déjà à demi-morte ; les résidents espèrent toujours un autre *boom*.¹⁰

Voilà donc dans quel milieu géographique l'on a établi cette section de la route transcanadienne. Quel rôle cette artère joue-t-elle ? La route unit-elle le Canada ? L'automobile relie-t-elle vraiment le Canada laurentien aux « Prairies » ? De part et d'autre du lac Supérieur, le Bouclier reste-t-il encore un grand seuil à l'intérieur du pays ? L'autoroute est-elle internationale ou vraiment transcanadienne ou seulement intraprovinciale ou plus simplement encore transurbaine (par exemple de Sudbury à Sault-Sainte-Marie) ? Peut-on faire une régionalisation de cette route ? Peut-on y déceler les effets de l'hiver ? Par ailleurs, la route a-t-elle déjà modifié les habitudes du trafic ? Est-elle en train de restructurer l'œkoumène de cette partie du Canada ? Malheureusement, nous ne pourrions donner que des indications en guise de réponses à ces questions fondamentales.

II. CUEILLETTE ET PRÉSENTATION DES DONNÉES

Les statistiques viennent de sources différentes et indépendantes. La plus importante est celle de la *Traffic and Planning Studies Division, Department of Highways*, de l'Ontario ; les documents que l'on nous a aimablement communiqués valent pour une période s'échelonnant de 1958 à 1965. La deuxième source d'information est le résultat d'une enquête personnelle conduite sur place en mai 1965.

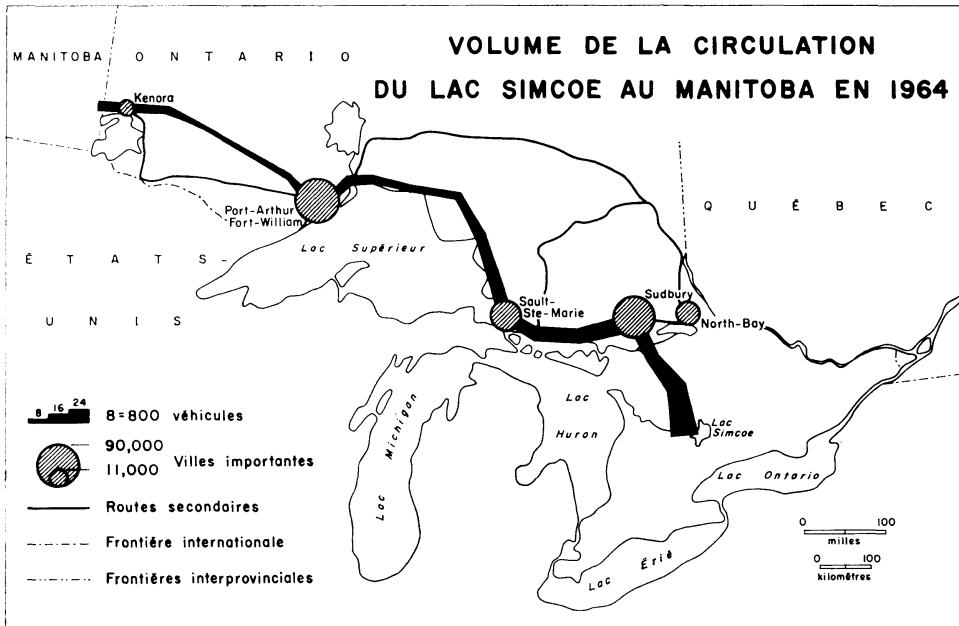
1. STATISTIQUES OFFICIELLES

A. Méthode

Nous avons consulté deux séries de documents gouvernementaux. D'abord un cahier qui offre une vue générale du trafic routier sur toutes les voies principales et secondaires de l'Ontario.¹¹ L'on recueille ainsi pour certains lieux représentatifs de la route transcanadienne le nombre de voitures voyageant dans les deux sens pendant une période de 24 heures, à l'échelle d'une année ; nous avons utilisé ces valeurs moyennes du trafic quotidien de l'année pour vingt-cinq points de la Transcanadienne entre le lac Simcoe et la frontière orientale du Manitoba, ce qui laisse un espace moyen de cinquante milles entre chaque station.

¹⁰ Une description de la section ontarienne de la route transcanadienne apparaît dans Edward McCourt, *The Road Across Canada*, Toronto, 1965, sous le titre : *Shield without End*.

¹¹ *Annual Average Daily Traffic on the King's Highways and Secondary Highways in Ontario, 1964*, Department of Highways, Ontario, mai 1965, 69 pp.



D'après l'Annual Average Daily Traffic 1964. Toronto 1965.

Figure 2

disons seulement que ces sites sont à l'écart des grandes villes et de la confluence des grandes artères.

B. L'enseignement des chiffres annuels et saisonniers

L'on obtient d'abord une image de la moyenne du trafic quotidien de l'année sur la route transcanadienne ; la figure 2 nous montre pour 1964 le nombre total des véhicules se déplaçant dans les deux sens. Les données sont très variables car la route traverse des agglomérations et des lieux très différemment animés. Dans l'ensemble cependant, voici quel est le volume du trafic vu d'est en ouest.

De 6,000 véhicules par jour au S.-O. du lac Simcoe, les valeurs diminuent à 4,500 au nord de ce lac ; le long de la baie Georgienne, les *data* oscillent entre 4,000 et 2,000 suivant que l'on est près des agglomérations, comme Parry Sound ou dans des sections boisées ; 2,500 semble être le chiffre de fond. Autour de Sudbury, le volume remonte à 6,500. Vers l'est, il redescend de nouveau à 2,000 malgré la confluence de la route 17 venant de North-Bay. Après le gonflement du Sault-Sainte-Marie, en partie animé par le trafic international, les valeurs diminuent fortement à 1,250 environ, avec de légers renflements (2,000) autour des bourgs, tel Wawa. Dans la percée de Nipigon l'accroissement du nombre des résidents et l'arrivée de la route n° 11 font remonter les valeurs à 2,000, puis 3,000 avant d'arriver à Port-Arthur. À l'ouest des villes jumelles, reliées aux États-Unis, le volume diminue d'abord à 1,500 avant la confluence de Shabaqua,

puis à 1,000 pour arriver à un minimum de 800 vers le lac Dinorwic. Vers l'ouest, le nombre moyen de véhicules augmente légèrement étant donné les embranchements de Red-Lake au nord et des États-Unis au sud, étant donné aussi la présence de petites villes (Dryden, Kenora) et surtout de la proximité du Manitoba.

Si l'on ne s'en tient qu'aux espaces entre les villes, les valeurs absolues nous apparaissent faibles, moins de 3,000 véhicules par jour au long des meilleures sections, moins de 1,000 pour les sections moins animées. La circulation y est donc bien moins intense que dans la vallée du Saint-Laurent. L'Ontario central marque donc une interruption majeure dans le trafic routier. Étant donné qu'il s'agit de la Transcanadienne nouvelle, ce faible achalandage ne peut s'expliquer par un mauvais état de la route.

L'on note également hors des foyers métropolitains une diminution progressive du volume du trafic de l'est vers l'ouest ; Sault-Sainte-Marie semble marquer un point de changement car à l'ouest, le nombre de voitures sur la Transcanadienne n'est que la moitié de celui de la section de la baie Georgienne. Toutefois, encore en plein Ontario, à plus de 100 milles à l'est du Manitoba, le volume atteint un seuil au-delà duquel les valeurs augmentent ; frontières provinciales et frontières géographiques ne s'équivalent donc pas. Il faut retenir que le seuil n'est pas au centre géométrique des 1,200 milles de la route étudiée mais il est fortement déporté vers l'ouest comme si la vallée du Saint-Laurent projetait son influence plus vers l'ouest que ne peut le faire l'*Alsama* en direction de l'est.

Non seulement la circulation totale des véhicules y est modeste mais le degré de transcontinentalité apparaît dès maintenant comme médiocre. Étant donné l'ordonnance générale des chiffres et les perturbations des facteurs locaux, nous pouvons estimer que les véhicules vraiment transontariens forment une minorité dans la flotte des véhicules en circulation.

Les fiches qui donnent un tableau plus détaillé de la circulation dans les cinq postes de Gordon, Blind-River, Terrace-Bay, Dinorwic et de la frontière manitobaine apportent des précisions qualitatives et régionales à ce premier bilan (voir tableau 1).

Les statistiques distinguent trois types de véhicules : les automobiles immatriculées Ontario, les autres automobiles et les véhicules lourds. Bien que cette classification soit insuffisante à bien des points de vue, voyons ce qu'elle nous apporte. Nous considérons la situation du 16 juillet 1964 de 2 à 4 heures de l'après-midi pour chacun des cinq postes. À l'est et au nord de la baie Georgienne, les automobiles de l'Ontario composent au moins 60% du volume routier. Si l'on ajoutait à ces données les camions ontariens, l'on constaterait que les $\frac{3}{4}$ des véhicules sur cette section de la Transcanadienne sont d'origine provinciale. À l'est de Sault-Sainte-Marie, la situation change ; au nord du lac Supérieur, les automobiles ontariennes font moins de 50% du nombre de tous les véhicules et cette proportion tombe autour de 28 seulement aux limites occidentales de l'Ontario. Ainsi, si dans la section est de la route, les voitures non ontariennes forment une minorité, dans la partie ouest, elles sont en majorité ; les choses

apparaissent comme si les voitures des États-Unis dans la partie orientale étaient moins nombreuses que les voitures du Manitoba dans la partie occidentale.

Quant aux camions de tous genres, leur proportion par rapport au nombre total des véhicules varie peu d'un bout à l'autre de la route et, toujours en juillet 1964, elle se maintient entre 15 et 20%.

Une vue en enfilade des données aux cinq postes nous indique aussi la direction du trafic. Cette perspective permet encore une fois d'envisager une certaine régionalisation. À l'est de la baie Georgienne, plus de véhicules se dirigent vers le sud (est) que vers le nord (ouest). Entre Sudbury et l'ouest du lac Supérieur, la circulation vers l'ouest l'emporte comme si des véhicules ne revenaient pas ou retournaient par les États-Unis ou par rail. À la frontière du Manitoba, les deux mouvements ont tendance à s'équilibrer.

La comparaison des statistiques de juillet et de janvier permettent d'envisager certaines variations saisonnières du trafic ; quel est le poids de l'hiver ?

À chacun des postes, l'indice du trafic est beaucoup plus faible durant la saison froide qu'en été. Si l'on en juge par le nombre des véhicules à l'heure de pointe, l'on constate partout une diminution de la circulation en hiver, à Gordon 342 véhicules le 14 juillet 1954 pour 104 le 21 janvier 1965 ; à la frontière du Manitoba, les *data* sont 244 contre 52 seulement. Pour saisir l'influence de l'hiver, il faut considérer aussi le type de véhicules. L'on voit ainsi diminuer très considérablement le nombre des automobiles qui ne sont pas immatriculées de l'Ontario ; durant la saison froide, le rôle extra-ontarien de la route Transcanada est donc très réduit. Par contre, durant l'hiver, le nombre absolu des camions de tous genres se maintient, ce qui permet un accroissement de leur pourcentage ; aussi, en janvier, de 20 à 40% du nombre total des véhicules est constitué de camions ; relativement, il y a plus de camions l'hiver que l'été. D'un bout à l'autre de la route, durant l'hiver, l'indice des camions semble varier suivant la densité de la population régionale, comme si les résidents préféraient utiliser un véhicule plus puissant qu'une automobile.

Étant donné que les statistiques consultées s'échelonnent sur une période de 7 ans qui correspondent justement à de grands progrès dans la construction, il est indiqué de s'interroger rapidement sur l'évolution du volume routier. L'*Atlas du Canada* nous rappelle que vers 1956 il restait à construire certains tronçons au nord du lac Supérieur et à payer la moitié environ du secteur déjà établi. Les résultats du récent programme de voirie sont évidents.¹³ À Terrace Bay, le nombre total des véhicules en juillet passe de 240 en 1958 à 771 six ans plus tard. À Dinorwic, de juillet 1960 à juillet 1964, les valeurs augmentent de 143 à 488. L'effet sur les voitures étrangères semble encore plus saisissant ; aussi bien à Terrace-Bay qu'à Dinorwic, au cours de juillet, le nombre de ces automobiles s'accroît au rythme de 15 à 300 en l'espace de quelques années. L'accroissement du trafic a touché la partie centrale, bien davantage que les extrémités, déjà équipées avant la construction de la Transcanadienne. Dans

¹³ Pour comparaison, le nouveau pont international à Sault-Sainte-Marie en 1963 a fait passer la circulation routière de 114,000 à 340,000 véhicules dans l'année, *Annuaire du Canada*, 1965, p. 1006.

l'ensemble, l'évolution s'est fait sentir surtout l'été. Un cas particulier concerne Blind River ; pour expliquer la diminution du trafic, à la fois l'été et l'hiver, nous faisons l'hypothèse du ralentissement économique régional à Elliot-Lake.

Jusqu'ici, à l'aide des statistiques d'État, nous avons traité de la situation annuelle et de celle des saisons extrêmes (juillet, janvier). Nous voudrions maintenant ajouter quelques autres informations à partir d'une étude personnelle ; celle-ci a en outre l'avantage d'avoir été conduite hors des saisons précédemment considérées.

2. LA SITUATION EN MAI 1965

A. Méthode

Les observateurs n'étaient pas à l'arrêt mais en automobile et ils se déplaçaient à une vitesse moyenne de 1 mille à la minute. Dans une même unité de temps, cette mobilité avait le résultat « d'augmenter » le nombre de véhicules sur la route se déplaçant dans un seul sens ; il faudrait diviser les données brutes probablement par deux si l'on voulait estimer le nombre de véhicules passant devant un point fixe. Par ailleurs, les observations n'ont été enregistrées que dans un seul sens, c'est-à-dire pour les véhicules roulant d'ouest en est, en l'occurrence du Manitoba vers la vallée du Saint-Laurent ; par suite de ce fait, les résultats ne donnent donc pas la circulation totale.

Le comptage a été fait avec soin et trois personnes¹⁴ y ont été affectées. Les observations étaient centrées sur les objectifs suivants :

1° nombre total de *voitures* ; subdivision par types : automobile ordinaire, camionnette, camion-remorque, caravane, voiture avec canot ; provenance du Canada ou des États-Unis ; voitures arrêtées le long de la route ou en déplacement ; fonctions des véhicules ;

2° nombre total de *personnes* dans les véhicules ou situées près d'une voiture stationnée.

Les conditions de temps de l'enquête ne doivent pas être oubliées. Le comptage a été fait à la mi-mai, à une époque où certaines baies abritées du lac Supérieur avaient encore des pieds-de-glace ; la saison touristique commençait seulement. L'heure du jour a aussi son importance ; deux comptages ont eu lieu le matin et deux autres l'après-midi. Les comptages ont été faits au milieu de la semaine, les mercredi et jeudi.

B. Relevé

Voici d'abord la présentation des observations, une par une (tableau 2). Pendant les 30 minutes de la première section, située à environ 80 milles au nord de Sault-Sainte-Marie, dans le parc provincial du lac Supérieur, l'on a rencontré et vu 29 véhicules. Sur les 16 voitures, 7 étaient arrêtées le long de lacs ou de rivières ; de plus 3 autres voitures transportaient autant de canots.

¹⁴ MM. Ludger Beauregard, directeur, et Gilles Boileau, professeur, tous deux à l'Institut de géographie de Montréal, et nous-même.

Le $\frac{1}{3}$ de tous les véhicules se rapportent donc à la fonction touristique ; d'ailleurs, plus du tiers des voitures portaient des plaques états-uniennes d'immatriculation, notamment de l'État voisin du Michigan. La deuxième fonction des véhicules le long de ce parcours avait une dimension exceptionnelle car sur les dix camions de la Voirie, sept faisaient partie d'un convoi ; quoiqu'il en soit, cette route exige beaucoup d'entretien. Les 9 autres véhicules comprenaient six voitures particulières, deux remorques et un autobus. Au total, la fréquence horaire était de 58 véhicules et de 114 personnes.

Le deuxième tronçon d'observations se situait à 50 milles plus au nord après le petit complexe de Wawa-Michipicoten (5,000 habitants ; mines de fer, rails, quais, réserves indiennes, motels). La fréquence horaire se fixe ici à 48 véhicules et à 92 personnes. Deux groupes de véhicules dominent ; la moitié sont des automobiles immatriculées Canada et elles sont en déplacement. 30% sont des camionnettes. Le nombre des voitures arrêtées et celui des immatriculées USA sont beaucoup plus faibles que dans la première section.

Pendant un parcours de 45 minutes, cette fois à l'ouest du lac Supérieur après Shabaqua, point de départ de l'important embranchement vers la mine de fer de Steep-Rock, près d'Atikokan, la fréquence horaire est tombée à 51 véhicules et à 76 personnes seulement. La composition du trafic est différente de celle vue précédemment. Dominaient ici les camions-remorques et les camionnettes totalisant ensemble 60% des véhicules ; il y a donc sur la Transcanadienne un certain transport de marchandises ; les camions avaient dû quitter Kenora, Dryden et, plus tôt, même Winnipeg. Le $\frac{1}{3}$ des véhicules étaient des voitures particulières.

Enfin, le dernier tronçon étudié se trouve situé à l'extrémité occidentale de l'Ontario, à l'ouest de Kenora. Ici, la densité horaire est un peu moins faible, atteignant 56 véhicules et 112 voyageurs. 84% des véhicules sont des voitures, le reste étant des camions et camionnettes. Le changement tient au fait que Kenora, malgré les 129 milles qui l'isolent de Winnipeg, se trouve dans la zone d'influence de cette dernière métropole ; le nombre de voitures du Manitoba était beaucoup plus élevé que celui des voitures de l'Ontario.

C. Analyse

Sur le plan des véhicules, l'ensemble du trafic se partage comme suit : plus de 60% de voitures particulières, moins de 40% de camions et camionnettes. D'un point à l'autre, la quantité des voitures varie davantage que celle des camions qui semblent faire une part plus régulière du trafic. Les sections où la fréquence du trafic est la moins faible se logent aux deux extrémités, c'est-à-dire près de l'Ontario méridional d'un côté et du Manitoba de l'autre. Par contre, les tronçons qui nous sont apparus les plus délaissés sont à l'ouest et au nord du lac Supérieur.

Si l'on en juge par la provenance des plaques d'immatriculation, les véhicules qui empruntent la route viennent pour 75% de l'Ontario ; en second lieu, mais loin en arrière arrivent les U.S.A., avec 13% ; puis, le Manitoba avec 10% (surtout à cause des liaisons entre Winnipeg et l'Ontario occidental) ; enfin,

les autres provinces. De ce point de vue, à ce moment-là de l'année, la Transcanadienne est surtout intra-ontarienne.

En Ontario, sur le tronçon septentrional de la Transcanadienne, l'une des caractéristiques démographiques des voyageurs consiste dans le nombre très restreint de femmes, soit au volant soit comme passagères. Nous parlons évidemment des voitures particulières (et non des camions). Ce fait qui traduit la circulation « pionnière » et l'isolement (plus de 440 milles de Sault-Sainte-Marie à Port-Arthur – Fort-William) contraste fortement avec la situation dans l'*Alsama* où les femmes en voiture semblent être aussi nombreuses que les hommes.

Le résultat des observations indique que la route est peu achalandée ; pendant une observation mobile totale de $2\frac{1}{2}$ heures, 128 véhicules seulement, ce qui fait une moyenne de 51 véhicules par heure ou moins d'un véhicule par minute. Le chiffre de population mis en cause est également très modeste ; pendant un comptage de $2\frac{1}{2}$ heures, fait à une vitesse de 60 milles à l'heure, moins de 250 personnes sur la route ou près d'elle ; dans les quatre secteurs étudiés, le nombre moyen de personnes par véhicule atteint 2 ; il est exceptionnel qu'une voiture ait quatre ou cinq personnes. Le trafic passager est donc très restreint.

La présentation et l'analyse de ces diverses données conduit naturellement à une réflexion plus globale.

III. COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

Il faut d'abord noter une assez grande convergence entre les deux séries de statistiques, pourtant relevées d'une façon totalement indépendante. De part et d'autre, les mêmes phénomènes apparaissent. La comparaison des chiffres permet de juger que la situation de mai rappelle plus celle de janvier que celle de juillet ; le printemps est donc décalé sur l'été.

De nombreux facteurs peuvent rendre compte du faible volume routier de l'Ontario central. En plus de la forte longueur de la route et de sa situation dans des conditions topographiques et climatiques sévères, des causes proprement économiques ne favorisent pas l'achalandage. En effet, les productions à échanger entre l'Est et l'Ouest du Canada ne se prêtent pas tellement à la circulation routière ; du côté des marchandises, bois de Colombie, produits agricoles et élevage de l'*Alsama* ont avantage à voyager sur le rail créé d'ailleurs pour eux ; le train transporte même les camions et les voitures. Des raisons analogues font que les produits pétroliers utilisent leurs propres *pipe-lines*. Inversement, vers l'ouest, les produits manufacturés de l'Est se prêtent mieux au camionnage mais il reste le problème du fret de retour (qui joue également contre le rail). Dans ces conditions, l'on comprend que, d'après Pierre Camu, 20% seulement de tout le trafic ontarien hors province se fasse vers l'Ouest. L'*Alsama* et le Nord sont les mauvaises façades de l'Ontario. Du côté de la masse démographique, il ne peut être question pour les travailleurs d'utiliser fréquemment la route sur des centaines de milles ; d'ailleurs, la structure économique est telle que la population est déjà localisée dans les oasis de travail ; les employés de Sudbury, Sault-Sainte-Marie, Fort-William – Port-Arthur, Elliot-Lake et Dryden n'ont

Tableau 1 Fiche de trafic routier. Ontario central, 1958-1965

Postes	Date	No. de véhicules	No. de véhi. à l'heure de pointe	Voitures locales		Voitures hors Ontario		Camions et autobus		Direction			
				nombre	%	nombre	%	nombre	%	Été		Hiver	
										Vers N. ou O.	Vers S. ou E.	Vers N. ou O.	Vers S. ou E.
Gordon	17 juil. 58	508	142	355	69	19	18	62	13	227	281		
	16 juil. 64	1,181	342	744	63	236	20	200	17	553	628		
	15 jan. 59	199	60	130	65	0	0	70	35			87	112
	21 jan. 65	344	104	202	58	10	3.9	132	38			157	187
Blind River	17 juil. 58	1,099	327	693	63	198	18	208	19	588	511		
	16 juil. 64	1,042	286	604	58	291	28	147	14	537	505		
	15 jan. 59	631	170	486	77	0	0	145	23			342	289
	21 jan. 65	385	123	281	73	0	0	104	26			204	191
Terrace Bay	17 juil. 58	240	64	187	78	17	7	36	15	133	107		
	16 juil. 64	771	211	362	47	294	37	115	15	399	372		
	15 jan. 59	166	45	132	80	0	0	34	20			107	59
	21 jan. 65	205	66	159	78	6	2.9	40	19.1			106	99
Dinorwic	21 juil. 60	143	67	42	9	11	8	90	62	79	64		
	16 juil. 64	488	147	156	32	269	55	63	13	245	243		
	21 jan. 60	143	42	41	29	11	8	90	63			79	64
	21 jan. 65	127	40	57	45	11	9	59	46			80	47
Frontière du Manitoba	21 juil. 60	714	199	171	24	456	64	87	12	382	332		
	16 juil. 64	848	244	212	24	467	56	169	20	406	442		
	21 jan. 60	198	56	68	35	42	22	88	43			99	99
	21 jan. 65	178	52	57	32	55	31	66	37			103	75

D'après *Véhicule Classification Record Cards*, Planning Division, Department of Highways, Ontario.

Tableau 2 *Circulation routière vers l'Est : Sault-Sainte-Marie à Winnipeg ; sections choisies, mai 1965*

<i>Lieux</i>	<i>Nombre de milles parcourus</i>	<i>Heure au début de la période</i>	<i>Nombre de minutes de la période d'observation</i>	<i>Nombre de véhicules rencontrés</i>	<i>Nombre approximatif de passagers</i>
Entre Agawa et Wawa	32	10.30	30	29	57
Entre Wawa et White River	32	14.15	30	24	46
Shabaqua, à l'ouest du carrefour vers Atikokan	50	11.00	45	31	58
Ouest de Kenora	50	17.45	45	44	86
TOTAL ABSOLU	164		150	128	247

pratiquement pas à utiliser l'autoroute pour atteindre leur emploi. Les touristes de l'Est ne sont pas portés à traverser un seuil de plus de 1,000 milles pour déboucher seulement sur les Prairies, région qui n'a pas la réputation d'être très alléchante ; de plus, on l'a constaté, le tourisme n'y est qu'une industrie saisonnière ; de toute façon, le seuil ontarien n'a pas eu encore le temps d'entrer dans les circuits touristiques. Pour des voyages éloignés et étant donné les bas tarifs, il est préférable d'utiliser l'avion. Si l'on ajoute à ces conditions le fait capital que les trafics interprovincial et interrégional ont été structurés avant l'établissement de la route et précisément en tenant compte de son absence, l'on comprend que la concurrence initiale du camion ne peut être très forte. La section de la Transcanadienne dans l'Ontario central n'est certainement pas rentable économiquement. Fruit d'une décision politique dans le but d'assurer de meilleures relations d'un bout à l'autre du Canada, elle s'engage lentement dans la réalisation de ces objectifs. « Landmark of a strong canadianism », avait déclaré M. Diefenbaker, lors de l'ouverture de la route.

L'un des aspects géographiques qui ressortent des chiffres est celui de la régionalisation. Faisant abstraction des milieux métropolitains de Sudbury, de Sault-Sainte-Marie et de Port-Arthur – Fort-William, qui animent localement la route transcanadienne, nous distinguons au moins trois sections : 1° du lac Simcoe à Sault-Sainte-Marie, 2° de là à Dryden, 3° l'Ontario manitobain. La première, pas trop éloignée du cœur du pays, est la plus fréquentée ; la circulation automobile domine largement ; l'été, les voitures de touristes forment une forte minorité ; par la direction du trafic et la nature de l'œkoumène, il faudrait sous-distinguer le secteur à l'est de la baie Georgienne et le parcours au nord du lac Huron. La deuxième section supporte le plus faible volume de trafic de tout le seuil ontarien ; en enlevant toujours l'influence des villes, le nombre total de véhicules diminue graduellement vers le nord et l'ouest ; les voitures des États-Unis, également, deviennent plus rares ; la circulation vers l'ouest l'emporte sur celle de la direction opposée. Au cours des cinq dernières années, c'est la section qui a enregistré les plus grands progrès routiers. Ici aussi, faut-il subdiviser le secteur en deux : a) la sous-section au nord du lac Supérieur encore caractérisée par une circulation automobile convenable ; et, b) le ruban d'Ignace où les automobiles ontariennes font minorité à côté des camions et des voitures d'immatriculation étrangère ; le long de ce ruban, on est déjà entré dans l'aire d'influence du Manitoba et la route est située dans une zone climatique plus

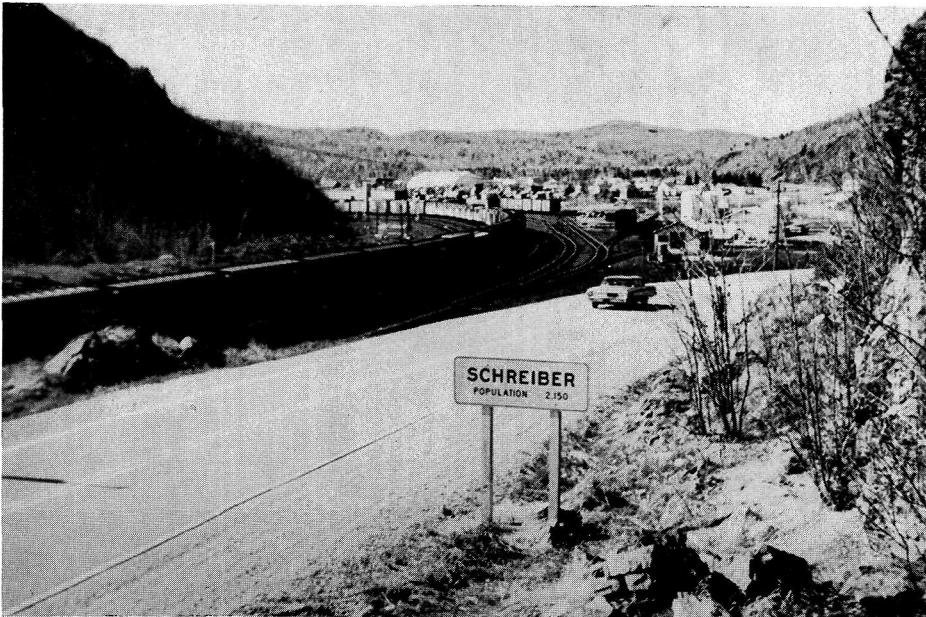


Photo Ludger BEAUREGARD

Photo 2 Schreiber. Située à quelques milles au nord du lac Supérieur, à l'est des collines de Port-Arthur. La route longe la voie ferrée du Pacifique Canadien.

sévère. Enfin, la troisième section de la route transcanadienne dans l'Ontario central est beaucoup plus courte, et elle est contiguë au Manitoba. Le volume routier augmente quelque peu ; durant l'été, les voitures étrangères dominent alors que l'hiver, les camions, les automobiles ontariennes et les automobiles de l'extérieur se partagent à peu près également le parc des véhicules. Dans ce dernier secteur, les mouvements vers l'est et vers l'ouest tendent à s'équilibrer. D'un bout à l'autre, la route transcanadienne n'apparaît donc pas comme homogène ; au contraire, elle emprunte ses caractères fondamentaux aux régions économiques qu'elle traverse. Il s'agit donc davantage de sections aboutées de routes régionales que d'une voie vraiment nationale. La route transcanadienne apparaît moins transcontinentale que le rail.

Nous ne sommes pas en mesure de pousser loin les comparaisons avec les autres secteurs défavorisés du réseau routier pan-canadien. D'abord, du côté ouest. En ce qui concerne le camionnage interprovincial, le seuil ontarien ne semble pas être beaucoup plus fréquenté que le seuil des Cordillères ;¹⁵ au plan touristique, l'Ontario du lac Supérieur est beaucoup moins achalandé que les Rocheuses. Maintenant du côté est. Comparer le seuil ontarien au seuil du Nouveau-Brunswick septentrional, c'est constater que le premier est plus fréquenté en ce qui concerne le trafic par camion mais moins sous l'angle de la circu-

¹⁵ CAMU, P., WEEKS, E. P., et SAMETZ, W. S., *Economic Geography of Canada*, Toronto, 1964, p. 251.

lation totale.¹⁶ En Ontario, les relations routières vraiment transcanadiennes sont donc limitées.

Quel est l'avenir de la Transcanadienne dans l'Ontario central? La section à l'est de Sault-Sainte-Marie va probablement devenir plus achalandée sur le plan touristique. En effet, la route transcanadienne pourrait être interprétée comme une structure favorable à l'appel du tourisme de l'Ontario méridional; Toronto est à moins de 100 milles au sud-est de la baie Georgienne, paysage magnifique qui offre entre autres l'attrait de 30,000 îles, dit-on; Sault-Sainte-Marie, site de ponts, est à guère plus de 400 milles du lac Ontario. En outre, un plus grand nombre de touristes états-uniens vont probablement désirer faire le tour du lac Huron en passant par Détroit, London, Toronto, Sudbury et Sault-Sainte-Marie; cet itinéraire de 1,000 milles environ présente des paysages très variés, il est souvent agréable et il a le prestige de traverser facilement une frontière internationale; ainsi, 300 milles de la route transcanadienne pourraient devenir beaucoup plus achalandés. Plus à l'ouest, de meilleures communications avec les États-Unis vont probablement faire développer d'une part le circuit du lac Supérieur et, d'autre part, ceux de Quético, des lacs des Bois et à la Pluie. De 1959 à 1963, les visiteurs du parc Quético sont passés de 46,000 à 84,000. L'ouverture en 1965 de la route Fort-Frances - Atikokan accentue le tourisme régional, événement qui aura une certaine répercussion sur la route Transcanada.

Le sort de la Transcanadienne réside peut-être là, dans l'utilisation généralisée des tronçons, tels ceux de Calgary à Banff, de Brandon à Winnipeg, d'Ottawa et de Québec à Montréal. D'ailleurs, ce n'est pas pour demain, les automobilistes qui quitteront nombreux le golfe Saint-Laurent pour la côte du Pacifique (ou vice versa), voyage aller-retour de 27 jours à 300 milles par jour. Ainsi, la route transcontinentale serait une série de tronçons régionaux aboutés.

De toute façon, afin d'accentuer le rythme de développement du volume routier, il faudrait faire intervenir le facteur politique. Le principe de concurrence entre les divers moyens de transport prôné par la Commission Macpherson (1958-1962) n'est peut-être pas suffisant à lui seul. Il sera difficile à la route de faire échec au rôle quasi monopolistique qu'en certains domaines le rail tient depuis près d'un siècle.

Il faudrait peut-être mettre sur pied un « Office de la circulation à l'intérieur du Canada » afin d'établir les fonctions et domaines respectifs des divers moyens de transport et d'assurer plus de coordination entre la route transcanadienne elle-même et les autres voies pour véhicules.¹⁷

ABSTRACT

This study concerns the section of the trans-Shield route between Lake Simcoe and the boundary of Manitoba. The data were obtained from the Ontario Department of Highways for the period from 1958 to January 1965 and by personal

¹⁶ Les chiffres de circulation du Québec à la frontière du Nouveau-Brunswick viennent du Recensement de la circulation et apparaissent dans l'*Annuaire du Québec, 1964-1965*.

¹⁷ Suggestion déjà faite à *Commentaires*, réseau français de la Télévision canadienne, le 17 mai 1961.

inquiry carried out in May 1965. To what extent does this section link the two principal cores of the Canadian ecumene, that is, the Lower Great Lakes - St. Lawrence area and southern Alsama?

After having briefly presented the geographic environment in which the route is situated, the author presents a number of statistics. The annual average daily traffic outside the towns is light: 3,000 vehicles in the more popular sectors and less than 1,000 in the less frequented parts. There is a decrease in the intensity of traffic from east to west as far as Dryden. For the entire 1,200 miles of highway, three fourths of the vehicles have Ontario license plates. East of Sault St. Marie, the vehicles from outside Ontario come mainly from the U.S.A. whereas in the Kenora area they are principally from Manitoba. Traffic is three to four times heavier in summer than in winter. In the winter season the number of non-Ontario cars is very small and there are relatively more trucks than in summer. In the month of May the situation is more similar to that in winter than to that in summer. In the last five years the frequentation of the route has greatly increased; at Dinorwic the number of vehicles in July has multiplied five times. From a regional point of view, three sectors should be recognized: (1) from Lake Simcoe to Sault St. Marie, (2) from Sault St. Marie to Dryden, and (3) extreme western Ontario.

Economically, the Ontario section of the Trans-Canada Highway is not a profitable enterprise. Furthermore, this route appears to be much less trans-continental than the parallel rail line. In several ways the trans-Shield corridor presents a greater obstacle to the continuity of the Canadian population ecumene than the Rocky Mountains, or even the Appalachian barrier. Nevertheless, central Ontario is a part of the ecumene but it is only an « ecumene of liaison » with low intensity of occupation. An office of Trans-Canadian traffic should be created.

