

LA PRESSE

100 ans de transport

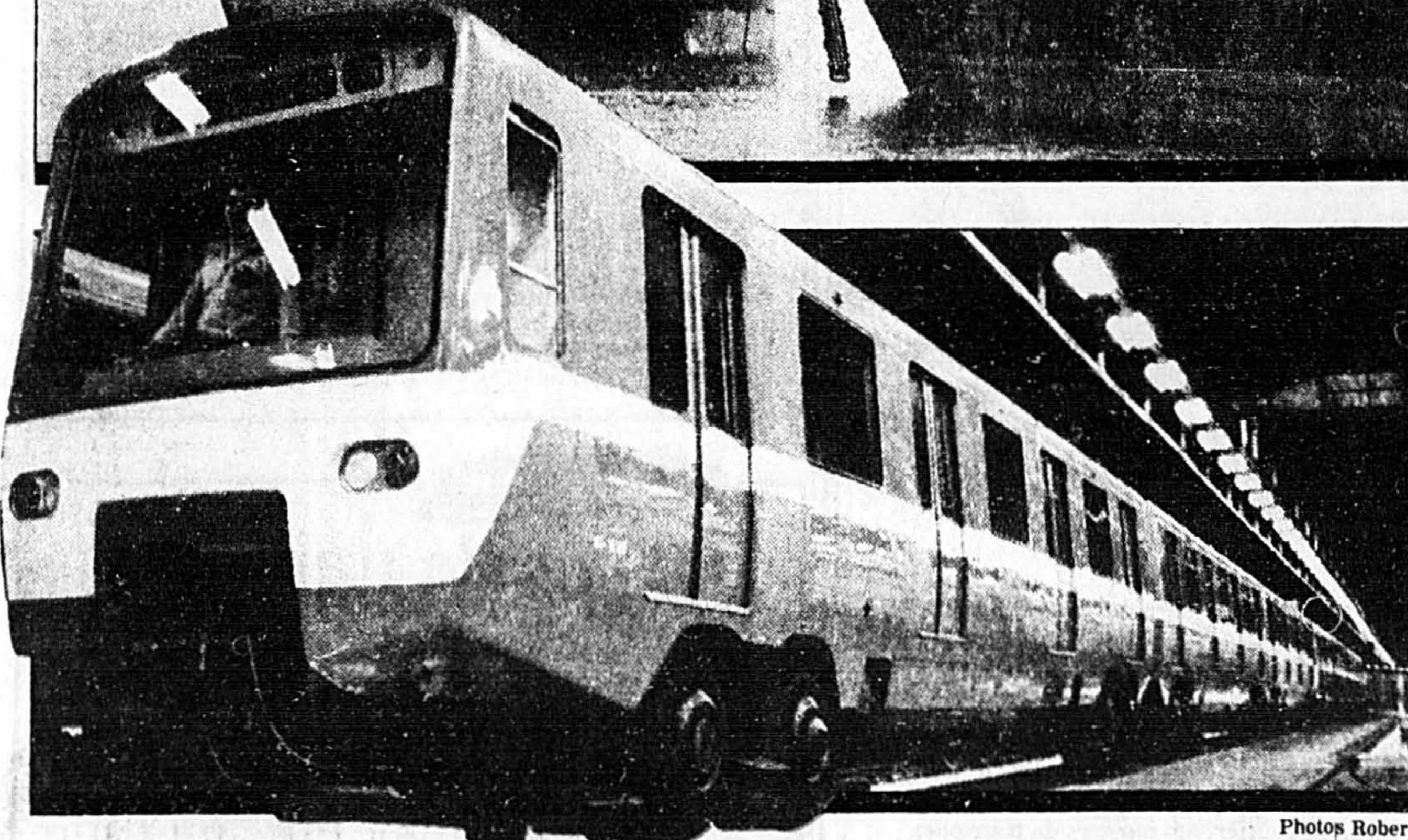
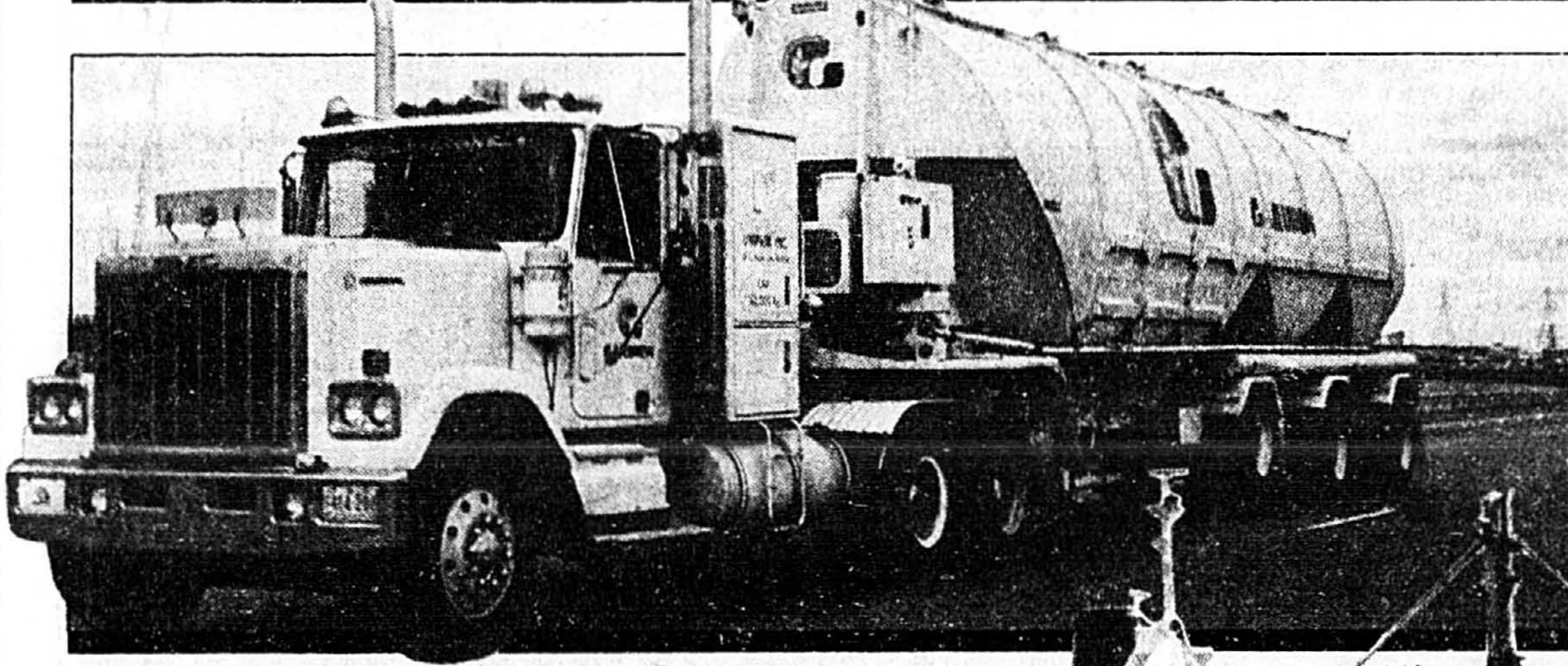
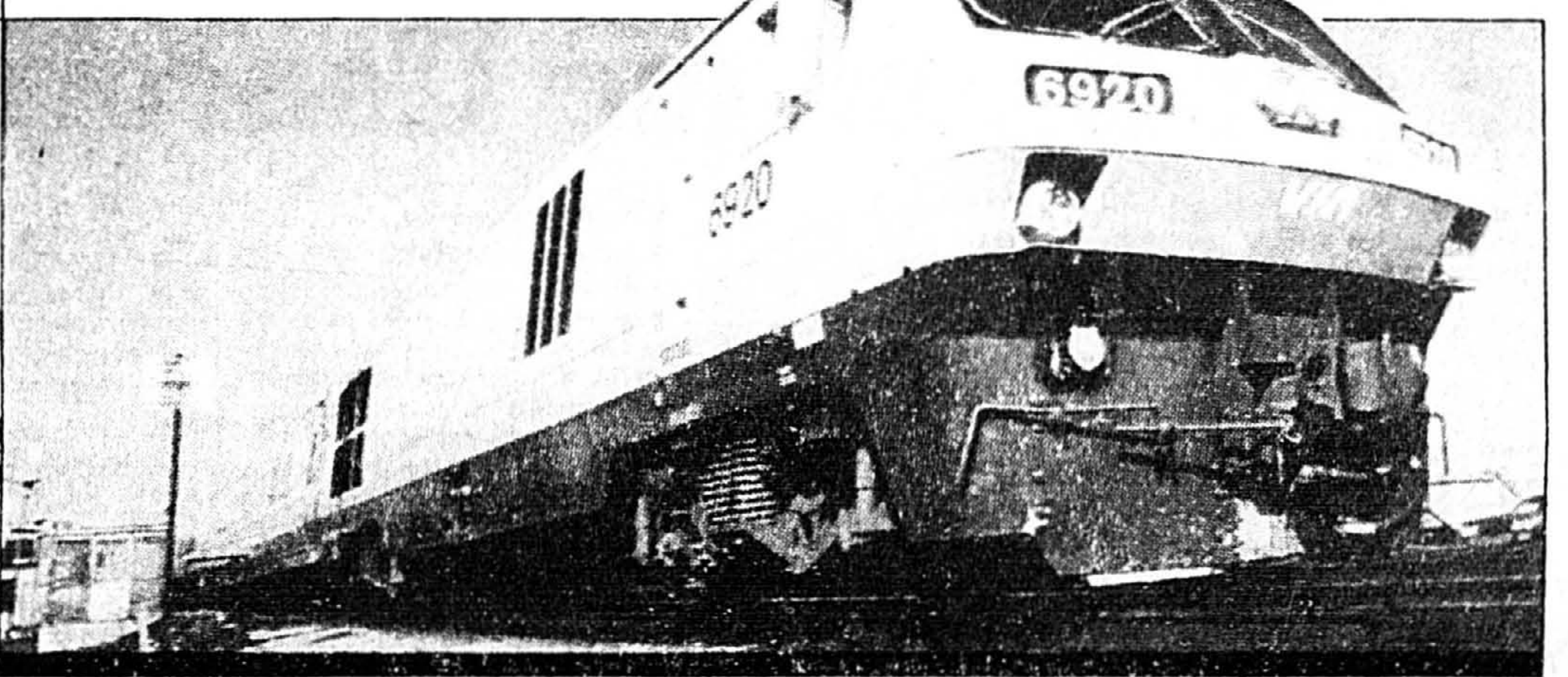
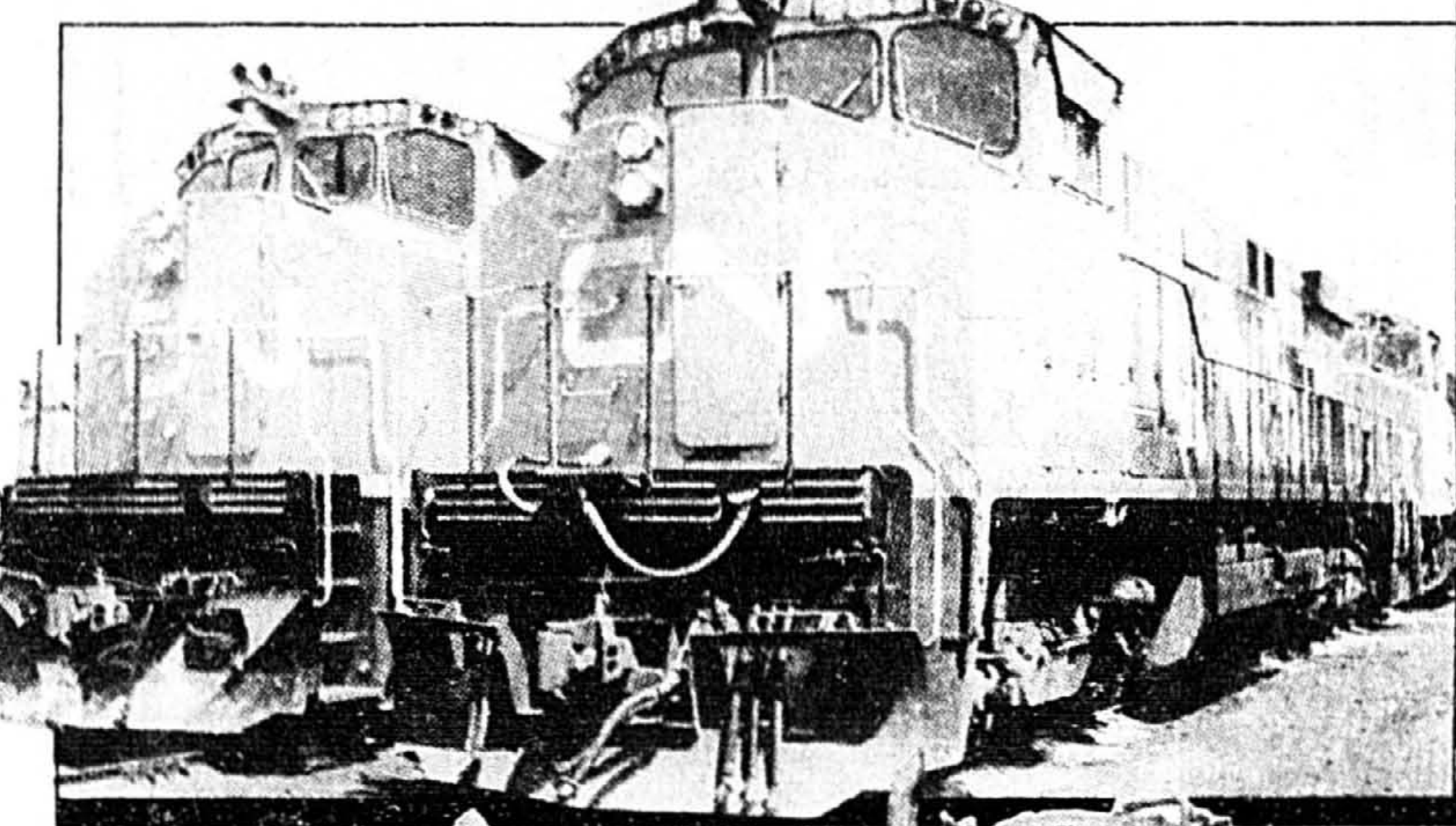
MONTREAL, VENDREDI 25 MAI 1984



Photo CP Air



Photo Air Canada



Photos Robert Nadon -- Conception graphique: Gilles Dussault

100 ANS DE TRANSPORT Une croissance vertigineuse

La locomotion moderne, comment on voyage aujourd'hui sur terre, sur mer et dans l'air, lisait-on à la première page de LA PRESSE le 27 janvier 1912. S'il était permis d'utiliser le qualificatif « moderne » il y a 72 ans, comment qualifier l'évolution phénoménale des transports tels que nous les connaissons en 1984 ?

Les transports sont devenus une partie intégrante de notre vie de tous les jours. Il est impensable aujourd'hui de se priver de l'automobile, de l'autobus et du métro. Le train, le bateau et surtout l'avion font que « le monde est petit ». En cent ans, LA PRESSE a témoigné de la progression vertigineuse des transports chez nous, signalant la qualité des initiatives canadiennes et québécoises.

L'irrésistible poussée de l'aviation comprend des épisodes remarquables : le premier vol transcanadien de Halifax à Vancouver en 1920 (49 heures et sept minutes en 10 jours...); l'atterrissage du célèbre Charles Linbergh sur les Plaines d'Abraham le 25 avril 1928; l'aménagement des aéroports de Saint-Hubert, Dorval et Mirabel et la petite histoire d'Air Canada et de Québecair.

C'est cependant le transport maritime qui a d'abord permis au Canada et au Québec de se développer. Nos ancêtres se sont révélés d'excellents constructeurs de navires, méritant même une réputation mondiale au 18e siècle. Le transport flu-



vial du Saint-Laurent a été au 19e siècle un outil de premier plan dans le développement économique de Montréal et du Québec. La navigation d'hiver a été rendue possible grâce à la fougue et à la détermination des Québécois. Ce fut un facteur-clé de l'augmentation des tonnages des marchandises manutentionnées annuellement dans les ports du Saint-Laurent.

Le transport ferroviaire a ensuite apporté sa contribution, permettant aux gens de s'éloi-

gner des centres portuaires. On était bien loin de l'innovateur LRC de Bombardier, mais le train a rendu de fiers services avant que l'automobile et le camion ne viennent occuper la plus grande place.

L'évolution de l'automobile est bien connue. Mais celle du camionnage, industrie typiquement québécoise, l'est moins. Pourtant, de tous les modes de transport, c'est le transport routier qui a le plus contribué au progrès du Québec. Face à leur concurrent du rail et à des gouvernements souvent restrictifs, les camionneurs ont implanté une industrie essentielle dont on ne dispute plus aujourd'hui la nécessité. Cette aventure extraordinaire fait que 250 000 véhicules sillonnent le territoire québécois en tous sens en 1984 jouant un rôle économique enviable.

Les questions de voirie, qui relevaient depuis 1912 d'un ministère de la Voirie, passent à la Régie des transports entre 1941 et 1951 et, en 1969, à un ministère des Transports autonome.

La croissance de la circulation routière a forcé le développement du réseau routier québécois qui, avec ses 125 000 kilomètres de routes publiques, est l'un des plus complexes et des plus vastes au Canada.

L'urbanisation et l'accroissement du trafic a nécessité, dans les années 50, de nouveaux investissements majeurs. Ce fut l'ère des autoroutes, à compter de 1957. Les grandes villes,

Montréal en tête, se sont dotées de voies rapides au cours de cette florissante période.

Les Montréalais n'hésiteront quand même pas à identifier le transport urbain comme celui qui a le plus évolué depuis cent ans. Assuré par la Montreal City Passenger Railway Company en 1861, avec huit tramways sur rail... mais tirés par deux chevaux chacun sur une distance de six milles, le transport en commun relève aujourd'hui de la CTCUM, forte d'un budget de \$450 millions, d'une flotte de plus de 2 100 autobus et quelque 760 voitures de métro pour desservir annuellement plus de 300 millions d'usagers.

Après une attente de cinquante ans, le métro de Montréal roula le 14 octobre 1966. En pleine heure de pointe, des milliers de Montréalais s'engouffraient à la station Berri-de-Montigny.

Au début des années 70 naissent la Commission de transport de la Rive-Sud (CTCUM) et la Commission de transport de Laval (CTL).

Choyés par cette croissance pour le moins spectaculaire des transports, habitués à ce confort et désireux de retrouver un rythme moins trépidant, de plus en plus de gens redécouvrent la bicyclette. Si bien que l'heure est à la construction de pistes cyclables... La boucle est-elle bouclée? Sûrement pas!

RAYMOND TARDIF
adjoint au directeur
de l'information

Le transport, un des secteurs les plus réglementés

Le transport, un phénomène qui semble si simple, si naturel — on se déplace d'un endroit à un autre facilement et habituellement sans complication — est l'un des domaines les plus réglementés au Canada. Qui plus est, Ottawa et les provinces se partagent une juridiction très complexe. Que l'on se déplace en voiture, en train, en autobus, en bateau ou en avion, même en bicyclette, il y a un minist-

re si le projet de déréglementation récemment mis de l'avant par le ministre Lloyd Axworthy est appliqué.

La CCT a la main haute sur le transport ferroviaire, s'occupant des services aux passagers, des tarifs, de la sécurité. Elle fait enquête sur les accidents aux passages à niveau par exemple.

Dans le domaine maritime, la CCT, dont la création remonte à 1967, s'occupe du trafic d'un port canadien à un autre. Elle n'a aucune juridiction sur la Voie maritime ou sur les tarifs des ports, réglementés par Ports Canada. Elle a juridiction cependant sur les tarifs de pilotage.

Dans le secteur du transport routier, c'est elle qui délivre les permis pour le dimanche aux compagnies de camionnage.

La CCT est née de la fusion de trois organismes fédéraux régissant le transport maritime, aérien et terrestre. Jus- qu'en 1977, elle avait juridiction sur les télécommunications et sur des sociétés comme Bell Canada, mais ce secteur a été transféré au Conseil de la radiotélévision et des télécommunications canadiennes (CRTC).

Les pouvoirs provinciaux

Le Québec a créé son propre ministère des Transports en 1952, de même que la Régie des transports, celle-ci devenant en 1973 la Commission des transports du Québec.

Dans le secteur maritime, les provinces ont des pouvoirs sur les liaisons de lignes à vapeur, ce qui n'est plus tel- lement à la mode! La province a juridiction sur le transport par bateau qui se fait unique- ment à travers son territoire, de Montréal à Sept-Îles par exemple. La province octroie le permis, mais c'est la Garde côtière fédérale qui assure la sécurité sur les voies fluvia- les.

Pour le chemin de fer, la ju- risdiction est très « locale » là aussi, ne portant que sur les lignes provinciales qui ne sont pas reliées à une ligne inter- provinciale. Comme les voies de chemin de fer sont presque toutes interreliées, la jurisdic- tion provinciale est à peu près inexistante et ne concerne pas le transport des passagers, sauf dans le cas des trains de banlieue. Par contre, le « transport guidé », qu'il soit en train, en métro ou en auto- bus, est de juridiction muni- cipale et provinciale.

C'est en matière de trans- port routier que la province a le plus de pouvoirs.

Au début des années 1950, l'arrêt Wiener stipula que le transport routier interprovin- cial et entre une province et un État était de juridiction fé- dérale. Pris de court, Ottawa adopta une loi déclarant que les transporteurs doivent aus- si obtenir le permis des com- missions de transport concer- nées, de sorte qu'un trans- porteur qui est actif partout au Canada doit obtenir dix permis.

La Commission des trans- ports du Québec (CTQ) dél- ivre donc ces permis aux en- treprises de transport actives dans la province et fixe les ta- rifs autorisés. La CTQ a rem- placé la Régie des transports en 1973, un an après la créa- tion d'un ministère séparé pour les transports au Qué- bec.

La Régie de l'assurance-au- tomobile du Québec (RAAQ), créée le 1er mars 1978, est responsable d'une partie de l'assurance des automobilis- tes et de l'indemnisation des victimes d'accidents. La RAAQ s'occupe également de l'immatriculation des véhi- cles, de l'émission des permis de conduire et c'est elle qui est responsable de la révision du code de la route et des nor- mes de sécurité routière.

En somme, la mer, les airs et le chemin de fer dépendent surtout d'Ottawa, tandis que la route relève principale- ment de la province.



FRANCINE OSBORNE

tère ou organisme gouverne- mental qui a décidé du prix du déplacement, émis les permis nécessaires, construit les installations requises et déci- dé des normes de sécurité.

C'est dans l'Acte de l'Amé- rique du Nord britannique (AANB) de 1867 (donc 17 ans avant la fondation de LA PRESSE) que l'on trouve les premiers jalons de la sépara- tion des pouvoirs dans le do- maine du transport.

L'AANB prévoit en effet que « la navigation et les ex- péditions par eau » sont du ressort fédéral, comme les « passages d'eau entre une province et tout pays britan- nique ou étranger, ou entre deux provinces ». Les provin- ces, elles ont juridiction sur les « ouvrages et entreprises d'une nature locale » autres que les lignes de navigation ou déclarés à l'avantage gé- néral du Canada.

C'est donc Ottawa qui a la part du lion de la juridiction du transport et ce, depuis le début. La Constitution lui don- nait la main haute sur le transport maritime, ainsi que sur les lignes de chemin de fer, dont bien peu étaient « d'une nature locale ». Comme l'aviation n'existait pas en 1867, ce n'est qu'en 1919 qu'un jugement en attribua la res- ponsabilité au gouvernement fédéral, en vertu des pouvoirs résiduels que lui confère l'AANB.

Transport Canada

Transport Canada, le minist- ère fédéral créé en 1936, a pour double rôle de réglemen- ter le secteur des transports au Canada et d'administrer la politique et les programmes gouvernementaux en ce do- maine. La Commission cana- dienne des transports (CCT) est sous l'autorité du ministre des Transports.

Transport Canada com- prend trois groupes princi- paux, qui se partagent la res- ponsabilité du transport aérien (Administration cana- dienne du transport aérien, ACTA), maritime (Adminis- tration canadienne du trans- port maritime, ACTM) et de surface (Administration cana- dienne des transports de surface, ACTS).

Dans le domaine aérien, l'ACTA s'occupe du réseau national des aéroports et du contrôle de la circulation aé- riennne, en plus d'émettre les permis au personnel navi- gant ainsi qu'aux compa- gnies aériennes.

Dans le domaine maritime, l'ACTM coordonne les activi- tés de la Garde côtière, s'oc- cupe des ports et de la Voie maritime.

Quant à l'ACTS, elle s'oc- cupe de la participation fédé- rale dans les services ferroviai- res, de traversiers, de transport urbain, routier et de la sécurité des véhicules auto- mobiles.

La CCT

La Commission canadienne des transports (CCT), elle, a un rôle plus économique. C'est elle notamment qui au- torise ou rejette les tarifs pro- posés par les compagnies aé- riennes. Elle fait le partage des destinations à desservir entre les différents transpor- teurs, mais ses pouvoirs ris- quent d'être grandement ré-

Du cheval à tout faire... au supersonique Concorde

Au moment où LA PRESSE avait le jour, en octobre 1884, le train commence à peine à faire sentir son utilité pour le transport des personnes et des marchandises vitales. L'automobile n'existe pas encore, pas plus que l'avion d'ailleurs. Quant au vélo, il en est à ses débuts et, en certains milieux, on lui préfère encore son ancêtre, le « grand Bi ».

En fait, le seul « moteur » pratique sur lequel l'homme pouvait compter en attendant que son génie créateur lui permette de transporter des charges plus lourdes, plus loin, plus vite, c'était le cheval. Cet équidé qu'il utilisait à toutes les sauces, à la ville comme à la ferme.

Il n'y avait que pour le cheval

Montréal ne dérogeait pas à la mode du temps. Qui tirait les voitures lourdes? Qui tirait la pompe à incendie? Qui tirait le premier tramway? Sur qui comptait-on pour livrer le lait, le

pain, les légumes, le charbon et la glace? Et qui permettait au cocher de jouer au chauffeur de taxi avant même que le mot « taxi » existe? Le cheval, toujours le cheval! C'était même le cheval qui permettait aux premiers navires de franchir les rapides d'Hochelega pour attein- dre le port de Montréal.

Depuis, la situation a bien changé. L'automobile, puis le ca- mion de plus en plus lourd, de plus en plus puissant, l'avion de plus en plus gros, de plus en plus rapide, le tramway électrique sur et sous la terre, la locomoti- ve capable de tirer des trains de 100 wagons, et les super-coques des gigantesques pétroliers ont tour à tour fait leur apparition dans le paysage montréalais et modifié nos habitudes de vie.

Ce sont ces transformations que ce cahier thématique sou- haité vous faire revivre, sous les quatre grands thèmes qui vous sont familiers : ferroviaire, ma- ritime, routier et aérien.

Une mosaïque encore incomplète

Certains s'étonneront de ne pas retrouver dans les pages de ce cahier « 100 ans de transport » un ou des articles consacrés à l'automobile. D'autres cherche- ront à comprendre pourquoi la bicyclette n'en fait partie.

Aux premiers, il me faut rap- peler que ce cahier est le qua- trième (plutôt le cinquième si on ajoute celui du 20 octobre der- nier, qui n'était pas à propre- ment parler « thématique ») de la série de cahiers thématiques que LA PRESSE, avec beaucoup de fierté, offre à ses lecteurs en cette année de son centenaire. Or, ces cahiers sont complémen- taires les uns des autres. La mo- saïque ne sera donc vraiment complète qu'une fois le huitième et dernier cahier publié, le 20 oc- tobre prochain. Ainsi, après avoir traité longuement de l'automobile dans les cahiers « 100 ans d'économie » et « 100

ans d'inventions », on n'aurait pu que reprendre des choses déjà dites. La même explication per- met de comprendre pourquoi l'importance accordée au trans- port aérien est moins grande que celle réservée aux trois autres secteurs.

Quant aux fervents de la bicy- clette, ils admettront que l'en- gouement pour le vélo est rela- tivement récent à Montréal et que la bicyclette est davantage iden- tifiée aux loisirs qu'au transport. Au surplus, il en sera fait état dans les pages du prochain ca- hiers, « 100 ans de vie montréalai- se », qui sera publié le 18 juin prochain. Ce cahier sera le plus ambitieux de la série, avec plus de 40 articles qui formeront une véritable monographie de Mon- réal, tout en réservant un espace privilégié à ceux et celles qui y vivent ou qui y ont vécu. C'est un cahier à ne pas manquer.

GUY PINARD
coordonnateur

LA PRESSE à Expo-Air

Une fois par année, l'aéroport international de Montréal à Mirabel connaît une période fébrile. L'occasion est Expo-Air, une exposition qui, depuis six ans maintenant, s'avère un des spectacles en plein air les plus courus de la région métropolitaine.

Cet événement se déroule tou- jours dans le cadre de la Semai- ne nationale du transport, dont elle est le plat de résistance sur- tout depuis que le port de Mont- réal n'ouvre plus les portes de ses installations au public comme auparavant. Cette année, si on fait exception des activités qui s'adressent plus directement aux gens de l'industrie qu'au public, on ne retrouve, outre Expo- Air, que le défilé de véhicules de transport dans les rues du cen- tre-ville, le 1er juin, et le tournoi des chauffeurs de poids lourds, le dimanche 3 juin, aux Galeries d'Anjou.

Heureusement, Expo-Air se révèle une pièce de résistance de choix. Tout d'abord, entre 11 h et 14 h 30, les samedi et dimanche, les amateurs de pageants aé- riens seront littéralement choqués, puisqu'ils auront l'oc- casion de voir à l'oeuvre l'escadron 425 — Alouettes — de CF-101, mieux connus sous le vocable de Voodoos, le CL-215 de Canadair, le F-4 et le A-10 américains, ainsi que le nouveau chasseur cana- dien CF-18, tant contesté au mo- ment de son choix il y a déjà quatre ans. Les Sky Hawks, la célèbre équipe de parachutistes de l'armée canadienne, seront également sur les lieux. En outre, une prime pour les visi- teurs du dimanche : les specta- culaires Snowbirds seront de la partie et présenteront le pro- gramme qui fait leur renommée depuis si longtemps.

Spectaculaire dans l'air, Expo-Air le sera également au

sol par la présence sur le tablier d'appareils variés et de toutes grosseurs, y compris un mon- streux B-52 de l'Armée améri- caine, sans oublier les tours gui- dés des installations portuaires et du centre de fret d'Air Cana- da, et l'occasion de visiter les kiosques d'une quarantaine de visiteurs sur la mezzanine.

Parlant de kiosques, celui de LA PRESSE n'aura rien à en- vyer aux autres. Notre journal y proposera d'abord son exposi- tion « 100 ans d'imprimerie », qui fait courir les foules partout où

elle passe. Comme deuxième é- lément, LA PRESSE proposera dans son stand mobile, par le biais de photos et de premières pages exceptionnelles, une rétro- spectivité de l'aviation et des au- tres modes de transport au cours des cent dernières années.

Enfin, LA PRESSE vous an- nonce plus loin dans ce cahier les grandes lignes d'un concours qu'elle organise conjointement avec Radio-Cité, et qui permet- tra à 15 personnes de gagner deux billets pour un vol Québec-Montréal à bord du supersonique

Concorde le 14 juillet 1984. Et ce n'est là qu'un des nombreux prix de présence que les milliers de visiteurs (on attend plus de 75 000 personnes au cours des deux journées) auront la chance de gagner.

En terminant, mentionnons à l'intention de ceux qui veulent éviter la cohue et les problèmes de stationnement, que la société Miracar offrira, samedi et di- manche, un billet aller-retour au prix d'un aller seulement, soit \$8 au lieu de \$16. Les départs ont lieu de la Gare centrale.



Une interdépendance de plus en plus marquée

Lors du congrès de l'Association internationale des ports et havres, en 1971, des délégués avaient présenté d'une façon humoristique leur conception d'une intégration des différents modes de transport. Ils avaient alors conçu la maquette d'un véhicule qui réunit l'avion, le navire, le train et le camion. Treize ans plus tard, cette maquette demeure toujours d'actualité puisqu'elle illustre de façon très vive l'interdépendance de plus en plus marquée des différents moyens de transport.

la presse
100 ans

100 ans de transport

Coordination:
GUY PINARD

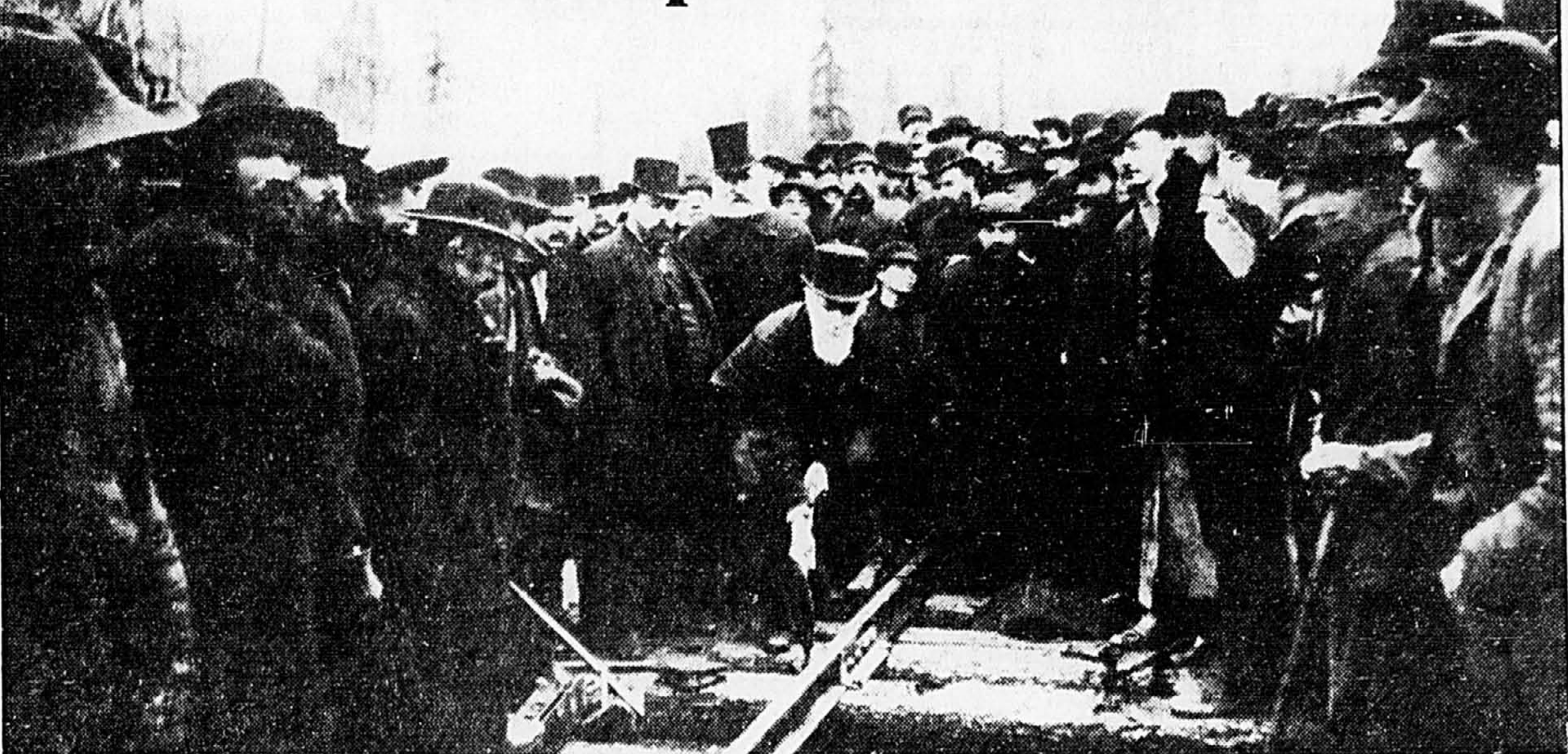
Graphisme:
ROLAND FORGET,
GILLES DUSSAULT,
JACQUES NORMANDIN
et PIERRE-PAUL
LAFERRIERE

Mise en page:
PIERRE-PAUL GAGNÉ
Photothèque:
GÉRARD MONETTE

Recherche:
SUZANNE ST. JAMES
Révision des textes:
JEAN TAILLEFER

Le transport ferroviaire

Le chemin de fer, épine dorsale du développement économique du Canada



Cette photo fait partie du lot restreint des « photos historiques » du Canada. Elle a été prise le 7 novembre 1885, à 9 h 22, heure du Pacifique, à un endroit de la Colombie-Britannique connu sous le nom de « Passe de l'aigle ». Elle montre Donald Smith,

un des membres du conseil d'administration du Canadien Pacifique, au moment où il enfonce le dernier crampon de la première voie ferrée transcanadienne.

Photo CP Rail

Des investissements de \$1,91 milliard dans les principaux systèmes de chemin de fer au Canada, qui possédaient 16 fois plus de kilomètres de voie ferrée par habitant que la Russie tsariste, 8 fois plus que la Grande-Bretagne et 1,6 fois plus que les États-Unis. Ces chiffres impressionnants ne sont pas récents, malgré l'ampleur des investissements, puisqu'ils remontent au 30 juin 1916!

versait encore le Saint-Laurent, elle permettait de relier le fleuve au lac Champlain, qui était raccordé à New York par la rivière Hudson. Importée d'Angleterre en pièces détachées, la première locomotive — baptisée *Dorchester* — ne tirait que deux wagons lors de son voyage inaugural. Des chevaux traînaient les autres!

En 1853, on terminait le prolongement de cette ligne, en passant par Sherbrooke, jusqu'à Portland dans le Maine. Ainsi, les commerçants canadiens pouvaient profiter d'un précieux accès à un port de mer en hiver.

Un embranchement à Richmond, dans les Cantons de l'Est, permit de rejoindre Lévis en 1851 et Rivière-du-Loup en 1860 tandis que, vers l'Ouest, Toronto était raccordée en 1856. C'était l'oeuvre de la compagnie du Grand Tronc. La construction du pont Victoria était complétée en 1859, donnant enfin à Montréal un lien direct avec le réseau. Tant et si bien qu'au moment de l'adoption de la Constitution canadienne, en 1867, les colonies et l'Angleterre avaient dépensé \$151,7 millions pour les chemins de fer.

Requis dans l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, la jonction des voies de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brun-

wick avec celles des deux autres provinces était complétée en 1876, au coût de \$34,3 millions. On l'appela l'*Intercolonial*.

L'exploit le plus mémorable dans l'histoire du chemin de fer au Canada demeure l'établissement par le Canadien Pacifique de la ligne de 4 655 km joignant Montréal à la Colombie-Britannique, projet qui donna d'ailleurs naissance à la compagnie. La Colombie-Britannique (une colonie à l'époque) se joignit au Canada en 1871 à la condition d'y être reliée par le train. En outre, le transcontinental allait contre la pénétration des chemins de fer américains dans l'Ouest tout en ouvrant ce territoire à la colonisation.

Le contrat signé en 1880 prévoyait notamment que le fédéral verserait au CP une subvention de \$25 millions, lui céderait 25 millions d'acres de terres choisies et lui céderait ses droits sur 710 milles de voies dont il avait complété ou entrepris la construction.

La compagnie fit construire quelque 3 000 km de voie, en plus d'acheter des tronçons existants, surtout dans l'Est. Le transcontinental fut construit par sections et le dernier piquet fut planté le 7 novembre 1885 à Craigellachie, emplacement situé dans les Rocheuses à 544,7 kilomètres à l'est

de Port Moody, qui était alors le lieu d'arrivée sur les bords du Pacifique.

L'établissement de cette ligne fut somme toute un succès et en 1915, une période de prospérité ayant nourri l'optimisme, deux autres transcontinentaux étaient complétés, celui de la Canadian Northern et un autre construit dans l'Est, jusqu'à Winnipeg, par le gouvernement fédéral, et dans l'Ouest par la compagnie « Grand Trunk Pacific Railway », filiale du Grand Tronc.

A cause de leurs énormes difficultés financières et des sommes importantes qu'il leur avait déjà consenties, le gouvernement fédéral prit possession au cours des années qui suivirent de la Canadian Northern, du Grand Trunk Pacific Railway et du Grand Tronc. Il les regroupa pour former, avec d'autres compagnies en faillite ainsi qu'avec les entreprises qu'il possédait déjà (l'*Intercolonial* et le *National Transcontinental*), la société aujourd'hui connue sous le vocable de Canadien National. Ce dernier avait hérité en 1923 de 36 444 km de voie jadis la propriété de 221 compagnies de chemin de fer à un moment où à un autre, et il comptait pas moins de 102 451 employés à sa naissance. C'était déjà une énorme entreprise.



GILLES GAUTHIER

L'investissement des pouvoirs publics s'élevait déjà à \$968,5 millions, sans compter les concessions territoriales: en 1908, 31,8 millions d'acres avaient été concédés aux compagnies de chemin de fer dans l'Ouest.

Et le pays s'était déjà payé trois lignes transcontinentales dont deux traversaient les Prairies presque côte à côte. Évaluée à \$60 millions, la construction de la ligne Moncton-Winnipeg de la National Transcontinental, propriété du gouvernement fédéral, coûta finalement \$160 millions. L'État avait fourni \$298,2 millions des \$497,7 millions dépensés jusqu'alors par la compagnie privée Canadian Northern, qui possédait déjà le plus important réseau, d'une longueur de 14 487 km.

Les chiffres en disent long sur l'évolution rapide du réseau des chemins de fer canadiens, dont la longueur totale est passée de 23 km en 1836, à 106 en 1850, 3 666 en 1867, 28 415 en 1900, pour atteindre 63 833 km en 1923! C'était la « folie du rail », mais elle avait quand même son bon côté, car après avoir permis de former l'ossature du Canada, elle allait devenir un instrument de son développement.

Même le Québec est de la partie!

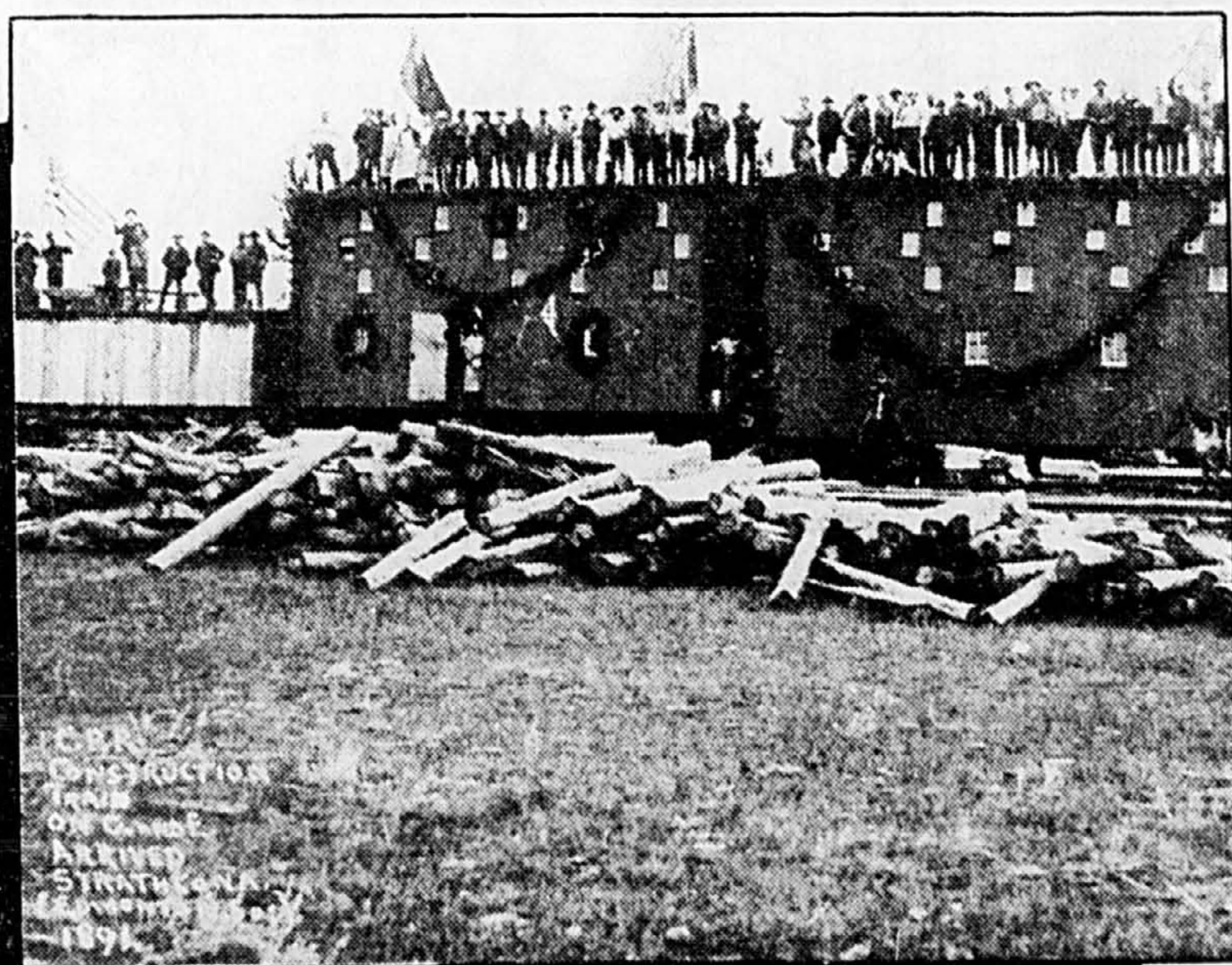
Le gouvernement du Québec était entré dans cette farandole. La construction de la ligne Québec-Montréal-Ottawa, qu'il avait prise en charge en 1875, lui coûta \$12 millions, en incluant l'embranchement vers Saint-Jérôme réclamé à grands cris par le curé Labelle. Et quand il vendit la société ferroviaire à l'entreprise privée en 1882, le gouvernement subit une perte de \$5 millions. Ses revenus ordinaires totaux étaient cette année-là de \$2,8 millions. La section Montréal-Ottawa de la ligne fut achetée par le Canadien Pacifique et constituait le point de départ de son transcontinental mis en service en 1886. Elle acquit l'autre section un peu plus tard. Est-il besoin de rappeler qu'au Québec, le rail servit d'appui à la colonisation: ainsi, en 1888, il avait déjà poussé ses tentacules jusqu'à Roberval.

Mais c'est en Ontario et dans l'Ouest que son développement a été le plus spectaculaire. Les chiffres ne sauraient mentir: en 1924, 40,6 p. cent du réseau canadien se trouvait dans les Prairies, 27,3 p. cent en Ontario et 12,1 p. cent au Québec.

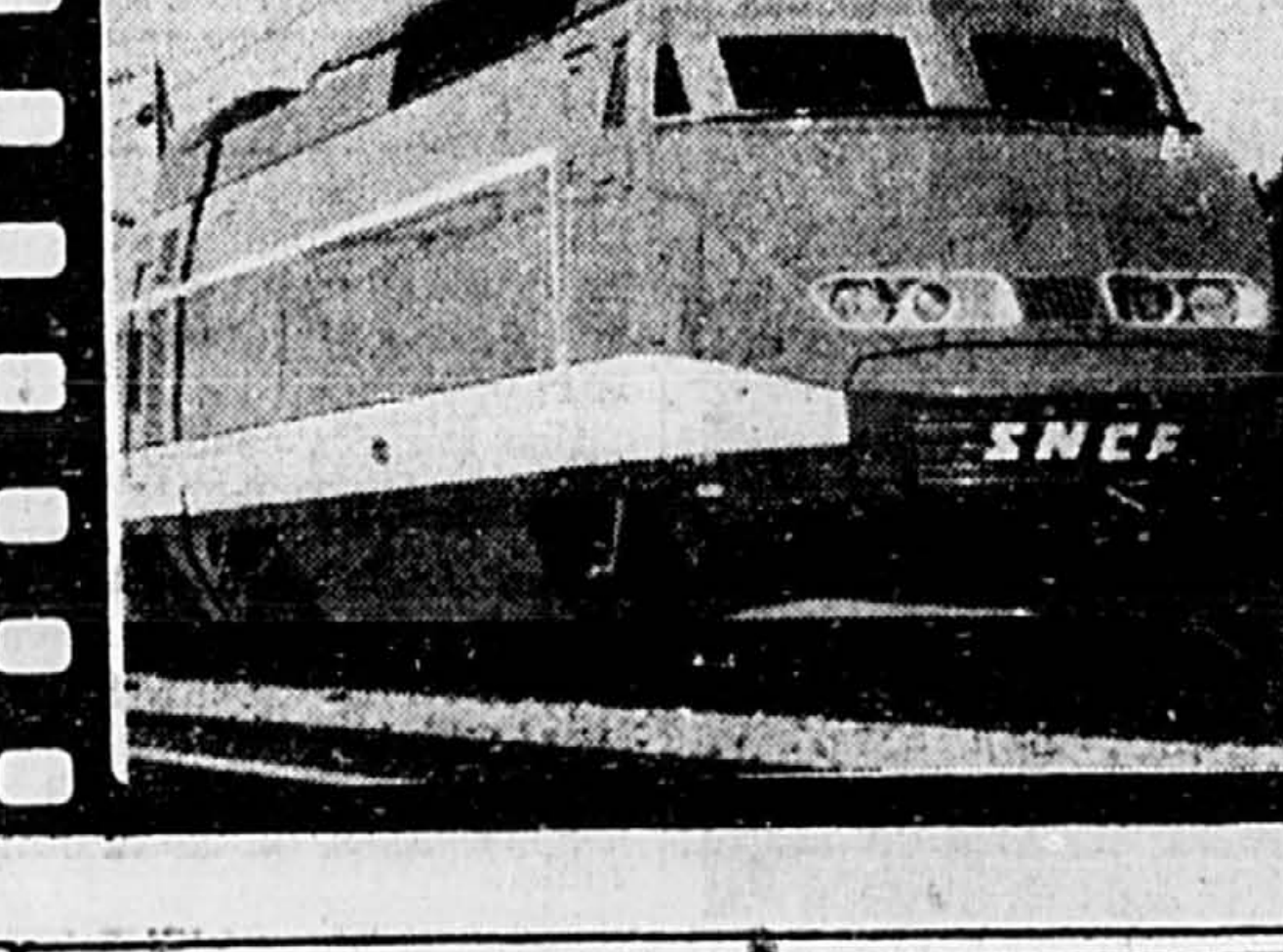
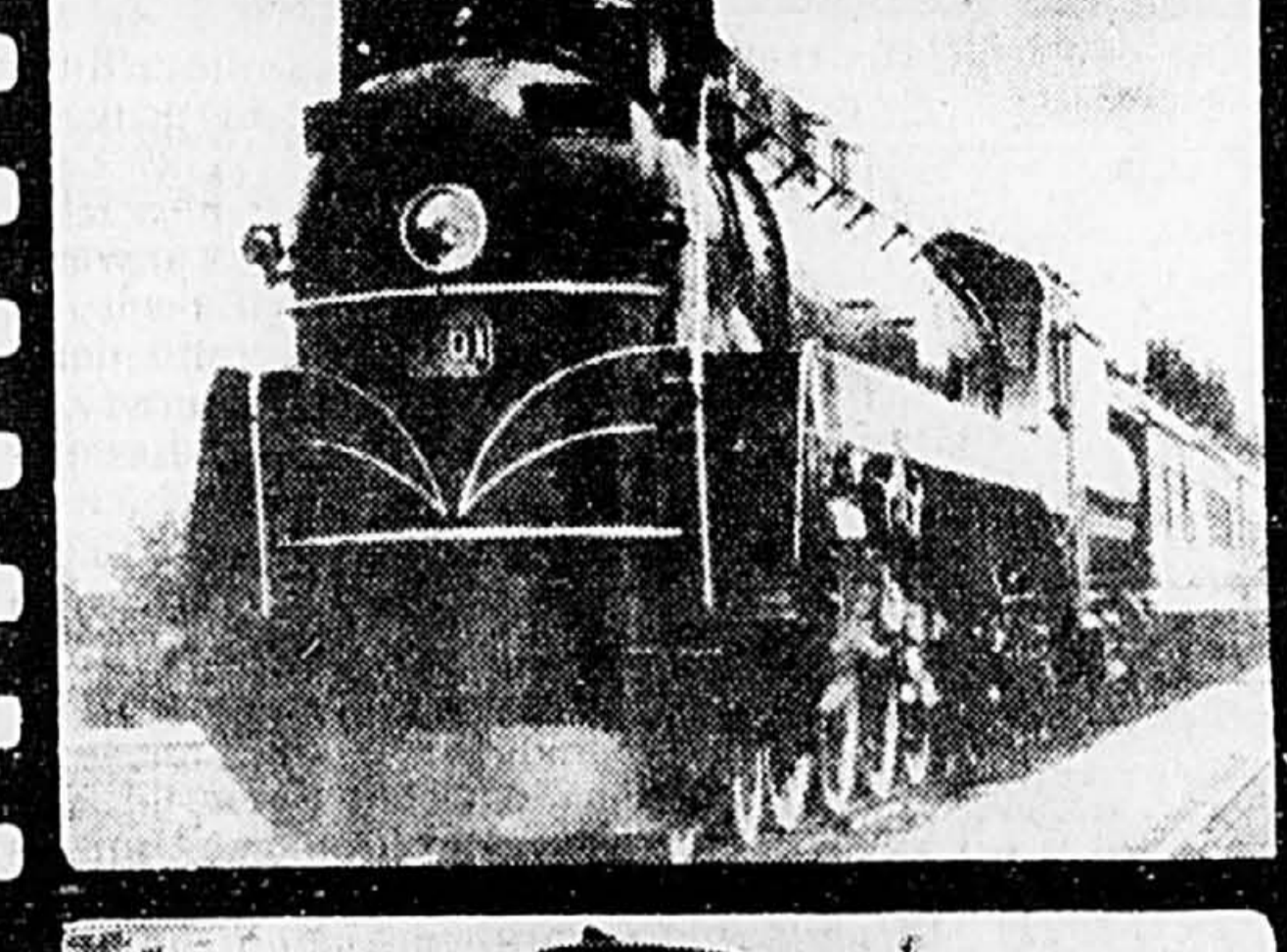
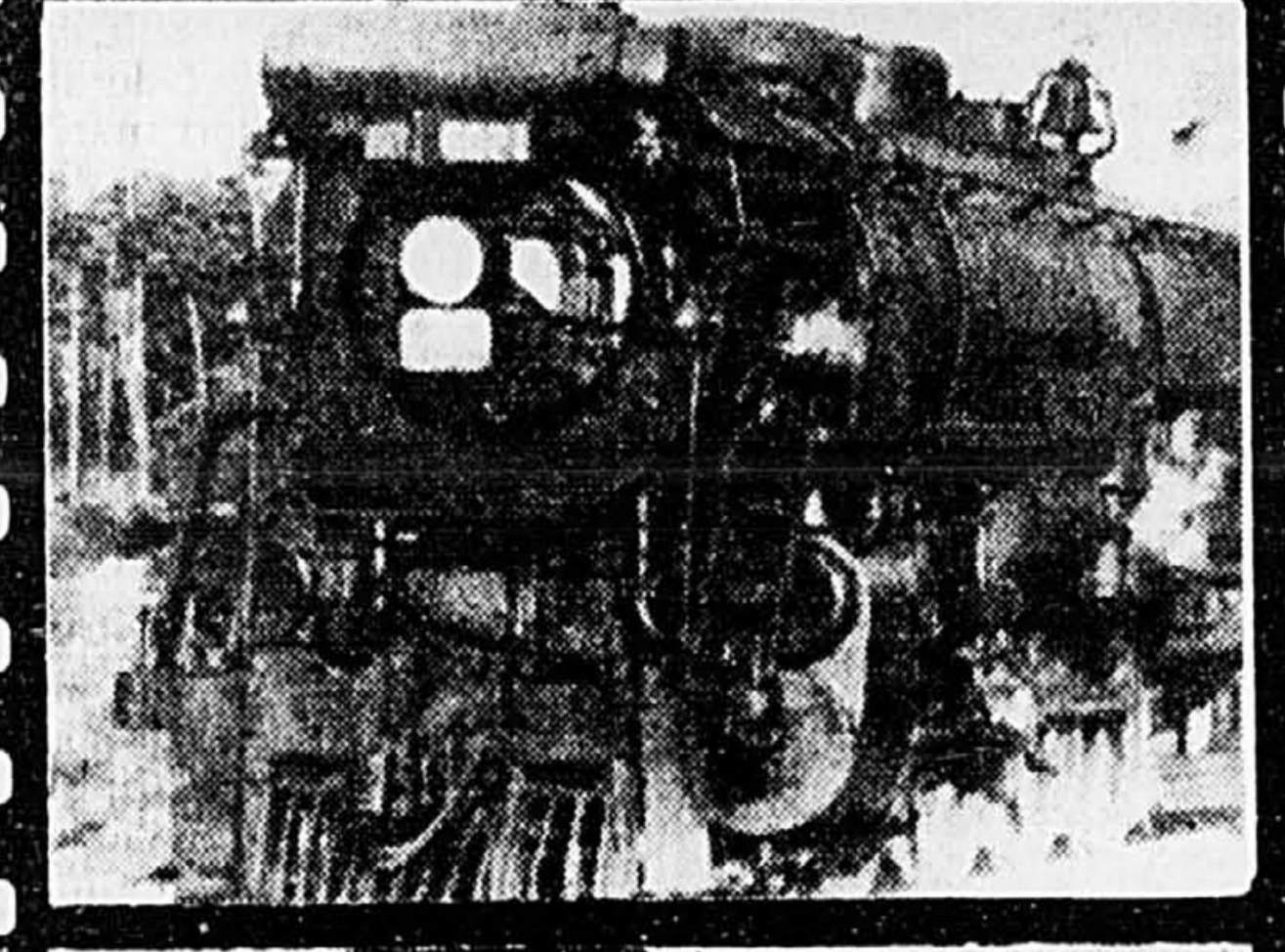
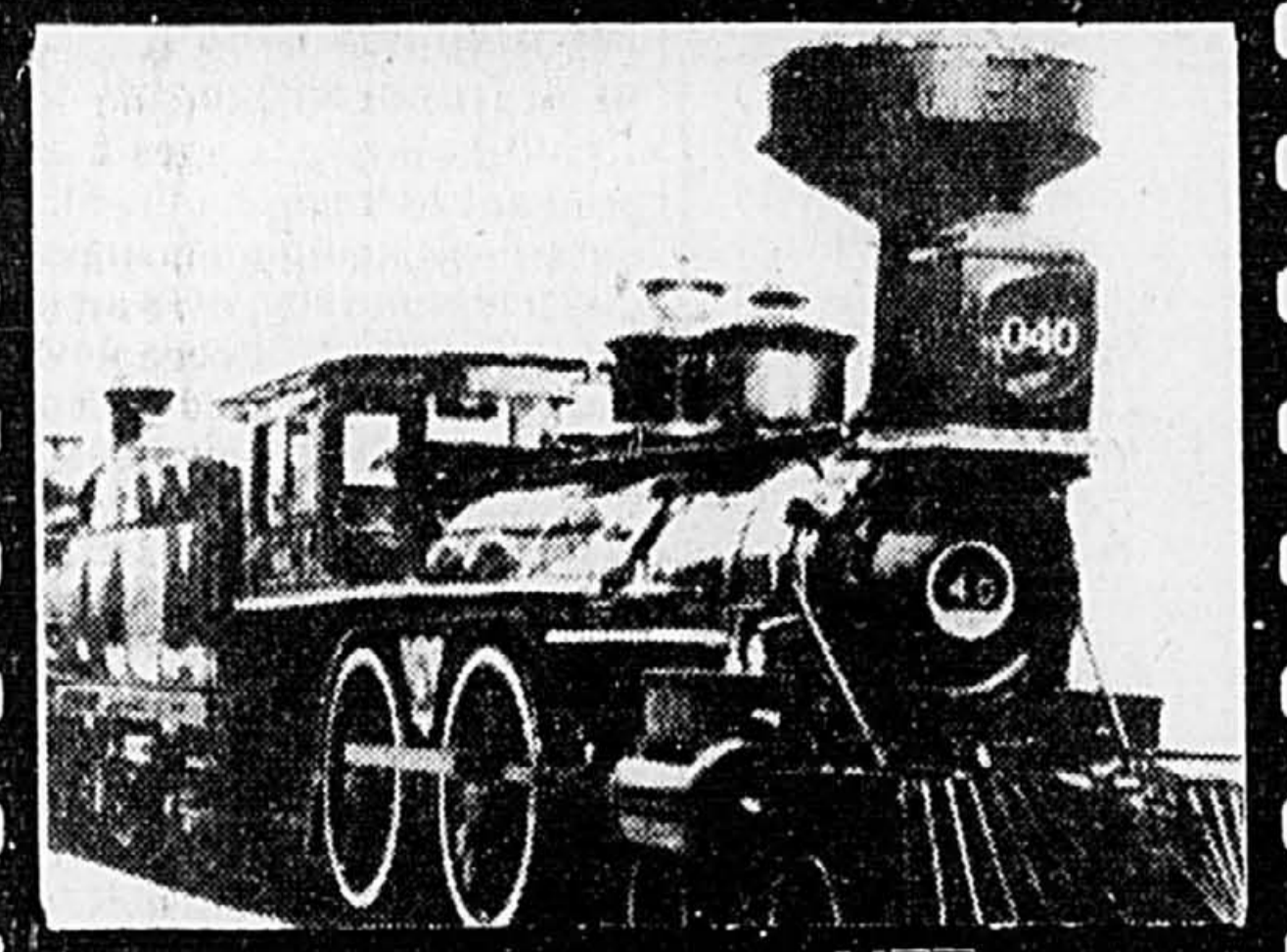
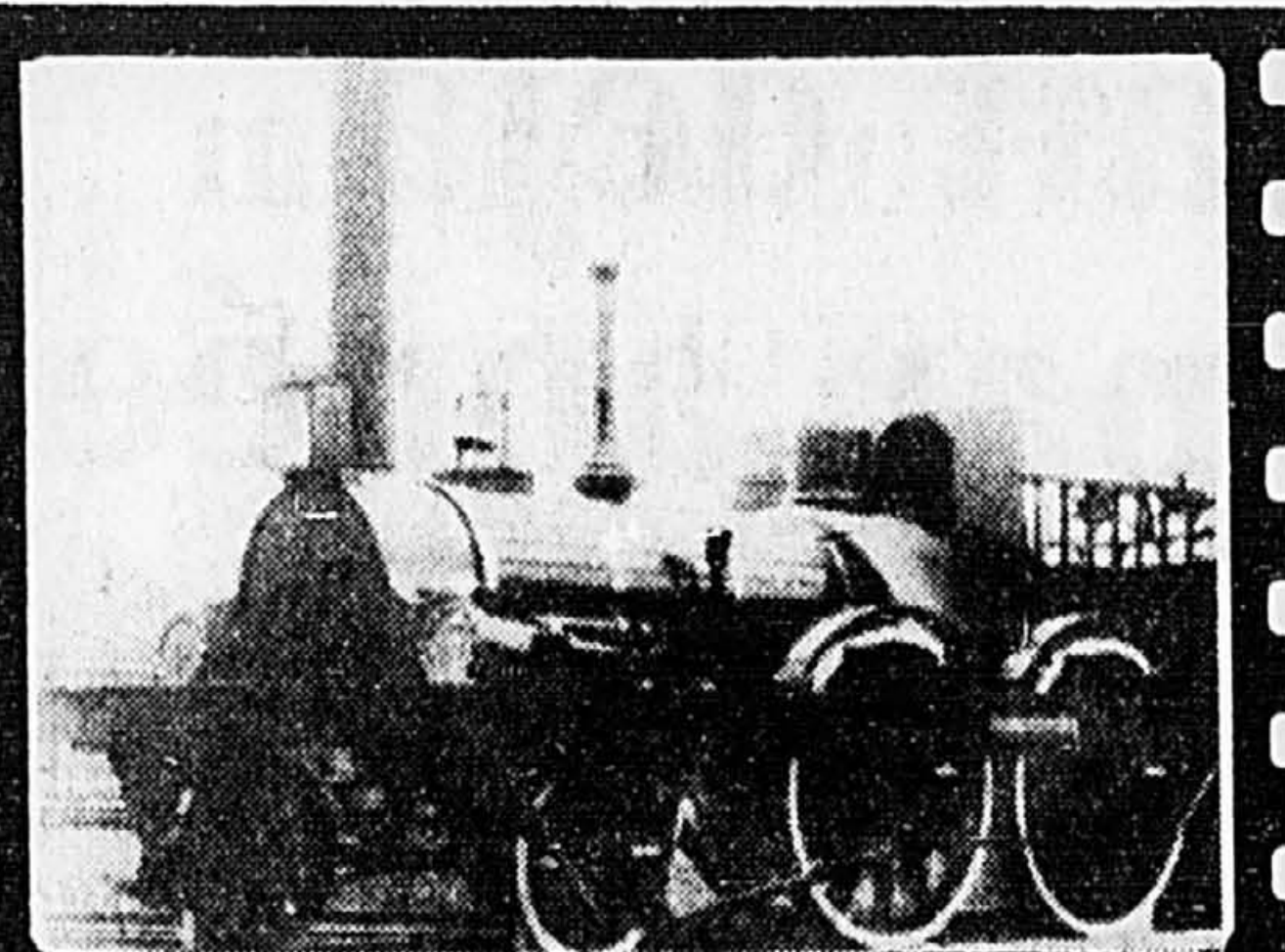
Première ligne construite en 1836

Tout avait commencé en 1836, alors qu'était inaugurée la première ligne au Canada, longue de 23 km, entre LaPrairie et Saint-Jean. Partant de la rive sud parce qu'aucun pont ne tra-

Une des premières machines utilisées pour la pose de la voie ferrée, au cours des années 1880.



Les employés préposés à la construction de la voie ferrée vivaient dans ces wagons à plusieurs étages.



Le transport ferroviaire

En 1921, le train transportait déjà 46,8 millions de passagers par année

Avant l'avènement de l'automobile, de l'autobus et de l'avion, le chemin de fer était le moyen par excellence de transport de voyageurs. En 1901, le rail transportait 18,4 millions de passagers au Canada et en 1921, 46,8 millions. Soixante ans

plus tard, en 1981, Via Rail comptait à peine huit millions de clients.

GILLES GAUTHIER

Le chemin de fer a permis le peuplement intensif de l'Ouest

canadien, tandis qu'au Québec il appuyait le mouvement de colonisation dans les régions excentriques. Ainsi, en 1890, 2 000 colons s'étaient établis entre Québec et Chambord à la suite de la construction du « Québec & Lake St. John Railway » inaugu-

ré par Honoré Mercier en 1888.

Jusqu'en 1913, 2,5 millions d'immigrants venus de 30 pays se sont installés au Canada, à la suite notamment de ce qu'on s'est plu à décrire comme la première campagne publicitaire dotée d'un budget d'un million de

dollars. Elle fut entreprise par le gouvernement fédéral à la fin du 19^e siècle, principalement aux États-Unis, où des annonces furent publiées dans 6 000 journaux ruraux, et dans une douzaine de pays européens. Quelque 3 000 recruteurs étaient à l'œu-

vre en Grande-Bretagne. La population des Prairies tripla de 1901 à 1911 et dépassa 1,3 million de personnes, la moitié des nouveaux venus venant de l'Est du Canada. Ces mouvements de population auraient été impossibles sans le chemin de fer.

Les premiers colons et le Transcontinental

Les premiers « colons » empruntant le Transcontinental du Canadien Pacifique, inauguré en 1886, cuisaient souvent leur nourriture sur des réchauds dans les wagons qui leur étaient destinés, ne pouvant payer les 75 cents exigés pour les repas dans les luxueux wagons-restaurants portant les noms de châteaux royaux anglais, et encore moins déboursier \$1,50 pour un demi-litre de Château Lafite.

Un demi-siècle s'était écoulé depuis le voyage inaugural, le 21 juillet 1836, du premier train au Canada, reliant Laprairie à Saint-Jean, et qui comptait au nombre de ses passagers le président de la Banque de Montréal, Peter McGill, le gouverneur Gosford, le supérieur de Saint-Sulpice, Joseph-Vincent Quiblier, et Louis-Joseph Papi-neau, orateur de l'Assemblée.

En 1885, la ligne transcontinentale du CP, alors en pleine construction entre Montréal et Winnipeg, fut empruntée par des passagers bien spéciaux : les soldats envoyés dans l'Ouest pour combattre Louis Riel. Le rail leur permit de se rendre à la rivière Rouge en sept jours, alors qu'il avait fallu trois mois pour franchir la distance, lors de la première rébellion du Nord-Ouest, quinze ans plus tôt.

Un accident ferroviaire fait 99 morts, à Beloeil

Le 24 juin 1864, un accident de chemin de fer à Beloeil fait 99 morts, le plus grand désastre ferroviaire au Canada. Les trains ne sont pas exempts de danger : de 1888 à 1917, 736 voyageurs, 4 593 employés et 5 759 autres personnes perdront la vie dans des accidents ferroviaires.

Pendant la Première Guerre mondiale, le rail amène cette fois les soldats vers l'Est, ainsi que 47 708 Chinois, transportés dans 62 trains spéciaux en 1917 et 1918 et qui seront utilisés comme manœuvres derrière les lignes en France.

Au cours des années 20, des trains spéciaux amènent chaque année des centaines de personnes de l'Est du pays vers les Prairies pour faire la moisson. Pendant la crise des années 30, des centaines de chômeurs se fauillent dans les wagons couverts ou se couchent sur les toits pour se rendre là où ils espèrent trouver du travail.

En pleine guerre, en 1944, le nombre de passagers-milles sur les trains, qui avait généralement oscillé entre 2,5 milliards et 3,5 milliards par année depuis 1910, sauf pendant la Crise, atteint un sommet avec 6,8 milliards. Le rail transporte 60 millions de passagers cette année-là, mais le total chute dramatiquement, à 30 millions en 1950, puis à 20 millions en 1960. En excluant les trains de banlieue, le nombre de passagers-milles passe au CP de 1 milliard en 1960 à 247 millions en 1973, alors qu'au CN il varie entre 1 et 2 milliards pendant cette période, avec une pointe de 2,4 milliards pendant l'Expo. Le CP avait demandé en 1969 l'autorisation d'abandonner toutes ses liaisons interurbaines.

Le gouvernement fédéral annonçait en 1977 qu'il débarrasserait les deux compagnies de leurs décadents services de passagers et les regroupait en formant une nouvelle société d'Etat, Via Rail. Depuis, cette société tente de relancer le goût du train, mais elle est sérieusement handicapée par du matériel roulant qui a souvent cinquante ans d'âge, avec tous les risques de bris que cela comporte.

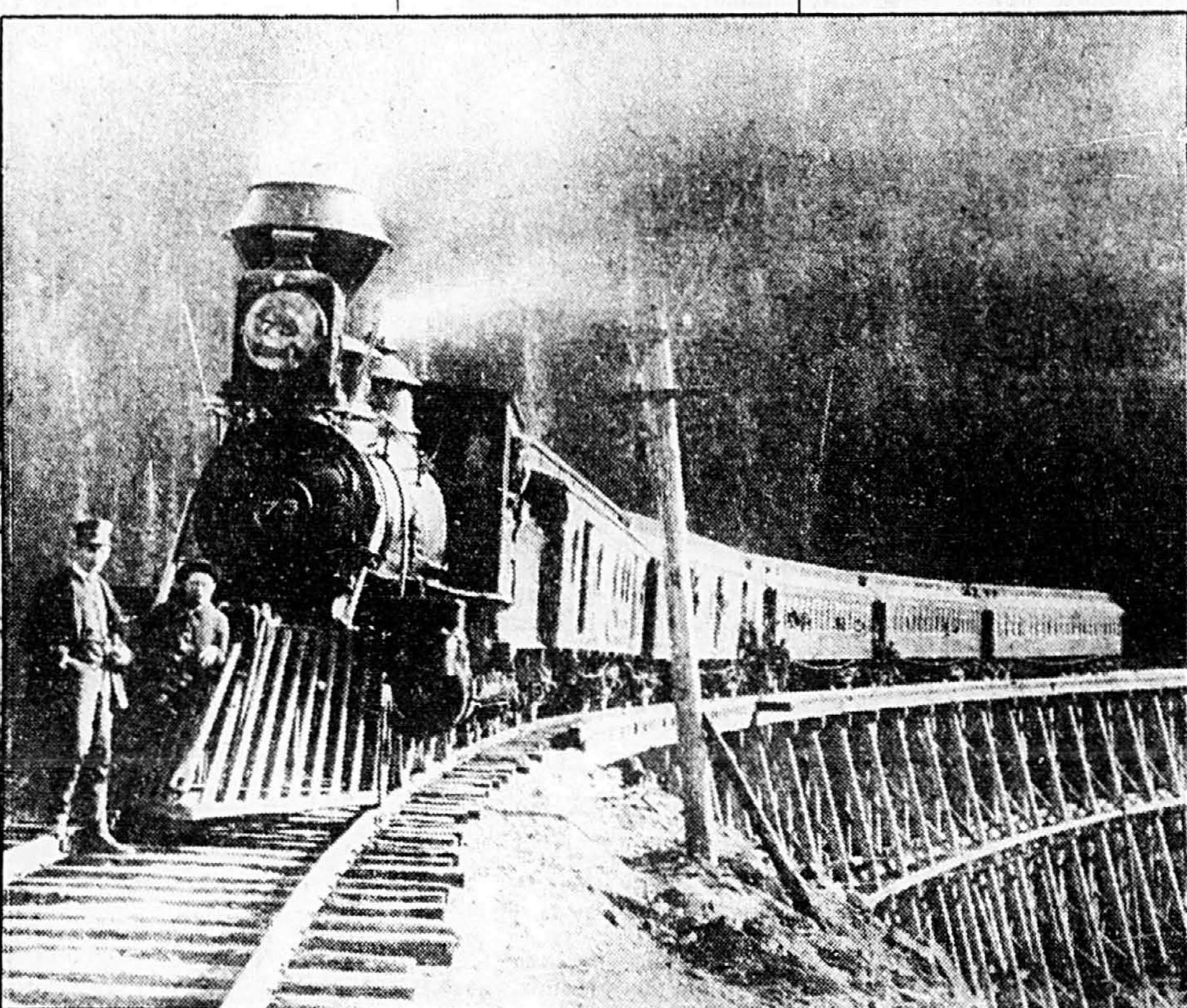
L'avenir du train au Canada repose désormais sur deux choses : la construction ou l'acquisition d'une voie (en anglais, on dit « right of way ») exclusive aux trains de passagers, et en deuxième lieu le succès du train LRC construit par le groupe Bombardier. Une voie ferrée exclusive permettrait d'utiliser au maximum les possibilités du LRC et de respecter des horaires souvent bousculés par les trains de marchandises, tandis que le LRC, une fois bien rodé, assurerait Via Rail d'un train à moyenne vitesse confortable, sécuritaire et fiable.

Une fois ces conditions assurées, une fois regagnée la confiance du public, on peut croire qu'il deviendra alors inimaginable de prendre l'avion pour voyager entre Montréal, Québec, ou Ottawa. Reste à savoir si le train pourra tenir le coup jusqu'à ce que le contexte lui soit plus favorable...



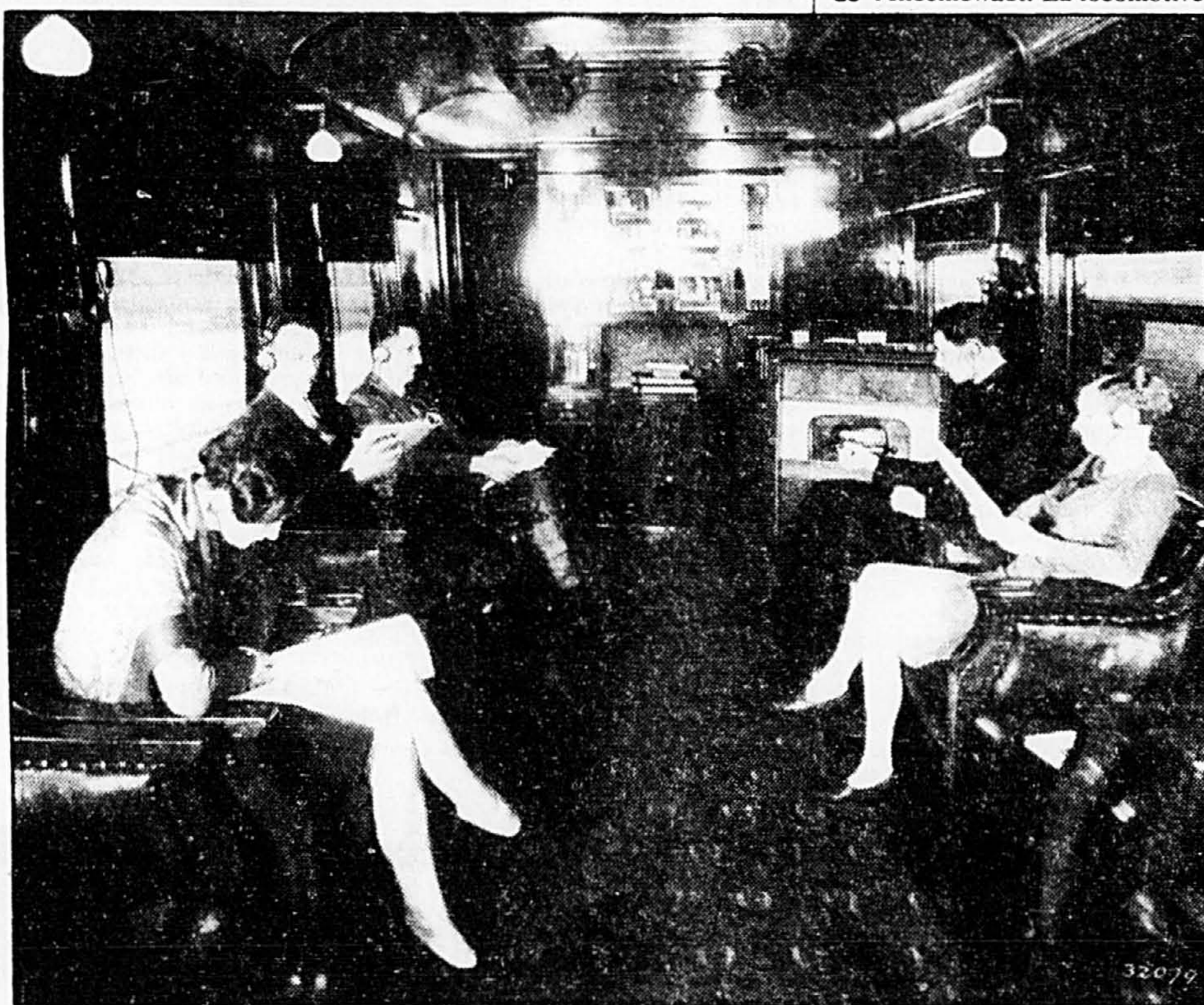
L'intérieur d'un wagon dans les années 20.

Photo CN Rail



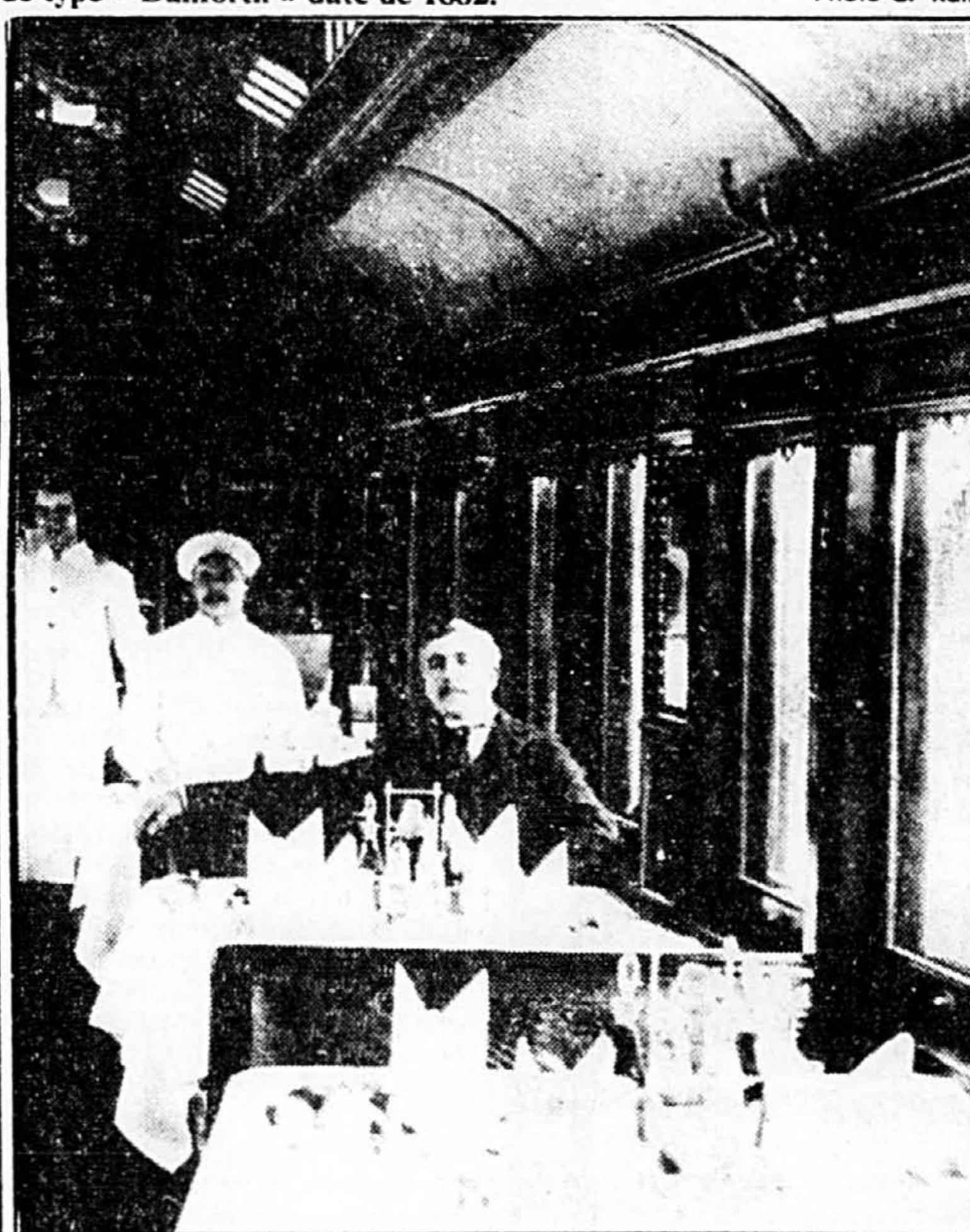
Le Pacific Express en provenance de l'Est s'arrête un instant sur le viaduc construit au-dessus de l'Illecillewaet. La locomotive de type « Danforth » date de 1882.

Photo CP Rail



Premier service radiophonique au Canada à bord d'une voiture du CN dans les années 20, et inauguré par Sir Thornton, au grand plaisir des voyageurs.

Photo CN Rail



Intérieur d'un wagon-restaurant, le Holyrood, construit en 1885.

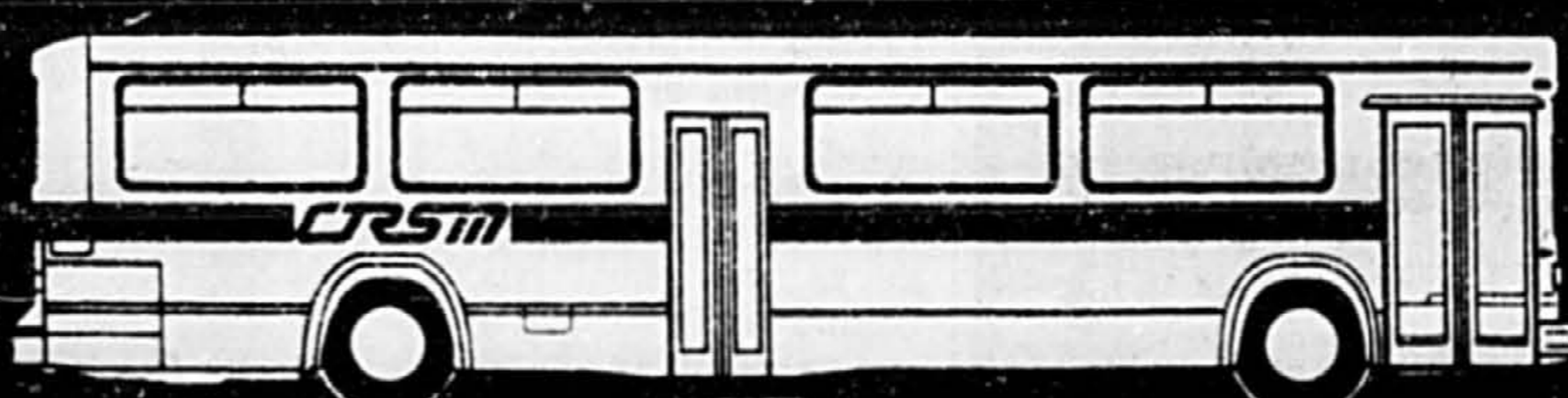
Photo CP Rail

Tous ensemble... Encore PLUS!

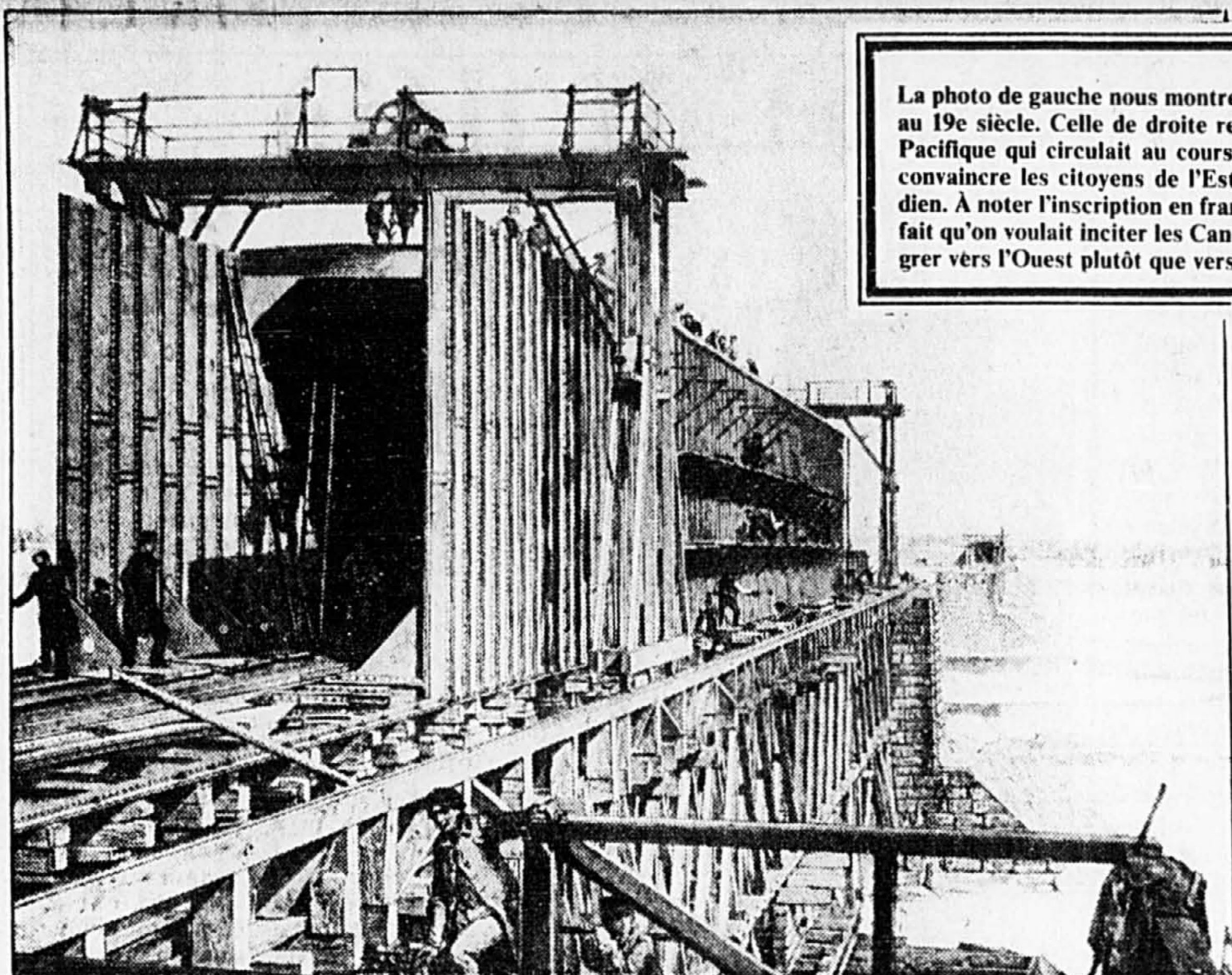


CRSM

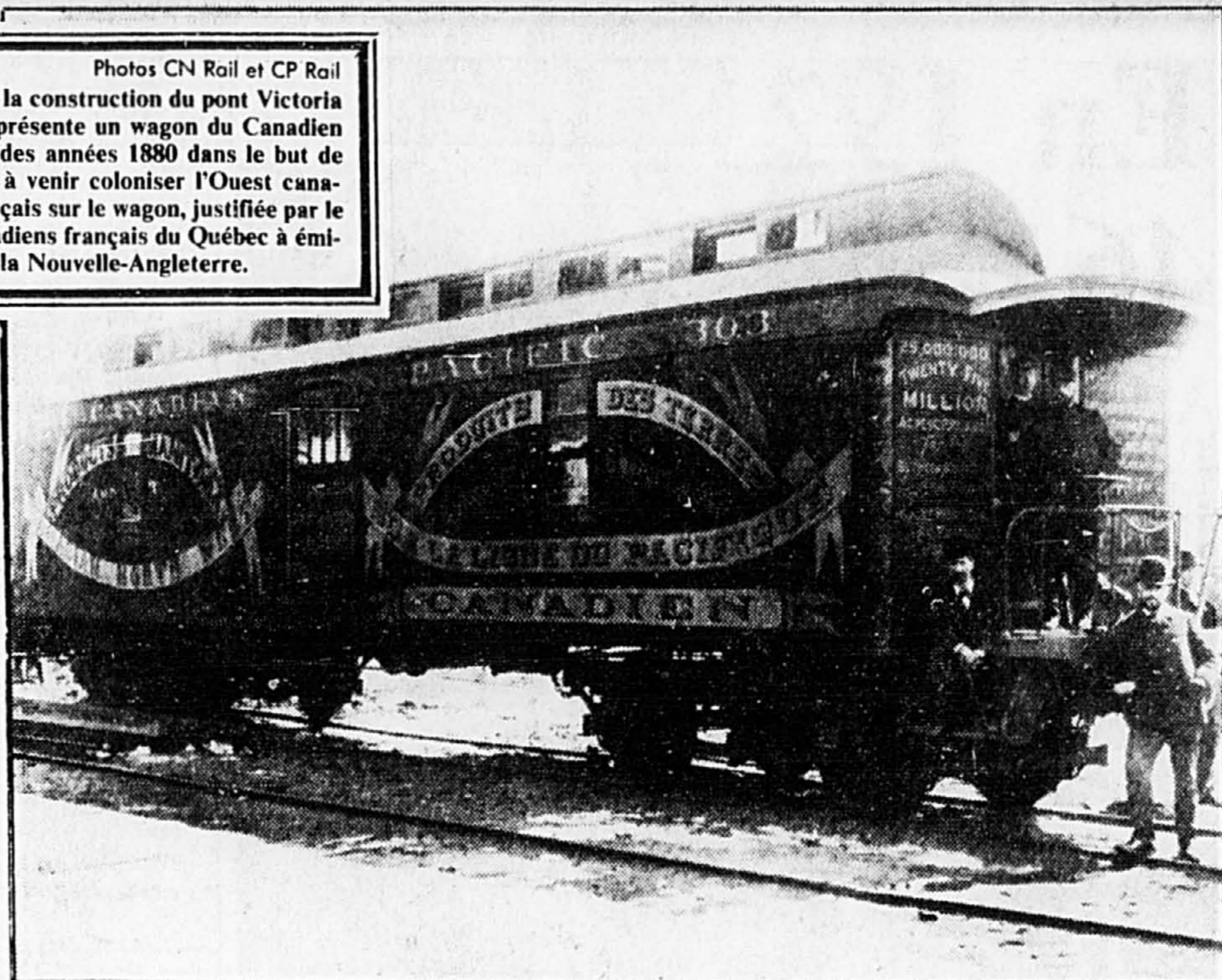
COMMISSION DE TRANSPORT DE LA RIVE SUD DE MONTRÉAL



Le transport ferroviaire



Photos CN Rail et CP Rail
 La photo de gauche nous montre la construction du pont Victoria au 19e siècle. Celle de droite représente un wagon du Canadien Pacifique qui circulait au cours des années 1880 dans le but de convaincre les citoyens de l'Est à venir coloniser l'Ouest canadien. À noter l'inscription en français sur le wagon, justifiée par le fait qu'on voulait inciter les Canadiens français du Québec à émigrer vers l'Ouest plutôt que vers la Nouvelle-Angleterre.



Intercontinental

Aujourd'hui, la grande vie voyage en classe Affaires.



Si vous n'avez pas pris l'Intercontinental d'Air Canada, il y a quelque chose de l'Europe que vous ne connaissez pas encore.

Ce service, d'une qualité exceptionnelle a propulsé Air Canada aux premiers rangs parmi les transporteurs aériens transatlantiques. C'est déjà un succès spectaculaire que la concurrence nous envie et que les médias spécialisés n'ont pas manqué de relever.

UN FABULEUX SALON VOLANT

En classe Affaires, l'Intercontinental vous propose un nouveau concept d'espace, de confort et d'accueil. Évoluez dans l'espace privilégié d'un de nos gros porteurs. Notre menu gastronomique vous annonce un véritable festin. Choisissez parmi nos apéritifs et nos vins spécialement sélectionnés. Notre hôtesse vous remettra aussi un cadeau-surprise et un nécessaire de toilette pour vous rafraîchir.



De plus, la classe Affaires vous donne le privilège de choisir votre fauteuil au moment même de la réservation et l'accès au salon Feuille d'érable dans les aéroports.

L'INTERCONTINENTAL, C'EST DÉJÀ DEMAIN

Pour satisfaire les besoins d'une clientèle internationale et sophistiquée, il fallait faire plus et mieux que la concurrence. La réponse enthousiaste des voyageurs est la preuve éclatante du dynamisme et de la créativité de tout le personnel d'Air Canada.

Et ce succès nous a donné des ailes pour voler plus loin et plus haut. Notre réseau international

s'agrandit: le 29 avril, avec deux vols hebdomadaires sans correspondance vers Munich et le 1^{er} mai, avec deux vols hebdomadaires sans correspondance vers Genève. Tous ces vols feront une brève escale à Paris. Cette expansion de notre réseau renforce notre position de leader: plus que jamais, nous vous offrons plus de vols vers plus de destinations européennes que tout autre transporteur aérien.



Au départ de Mirabel, du 29 avril au 27 septembre 1984	
Paris:	7 vols par semaine
Londres:	5 vols par semaine
Zurich:	2 vols par semaine via Paris
Düsseldorf:	3 vols par semaine via Londres
Munich:	2 vols par semaine via Paris
Genève:	2 vols par semaine via Paris
Au départ de Montréal et d'Ottawa, du 29 avril au 27 novembre 1984	
Frankfurt:	au moins 6 vols par semaine avec correspondance à Toronto

La qualité exceptionnelle de ce service vers l'Europe est le premier jalon d'un prolongement spectaculaire de notre réseau.



Intercontinental

Votre Prêt-à-partir pour la grande vie.

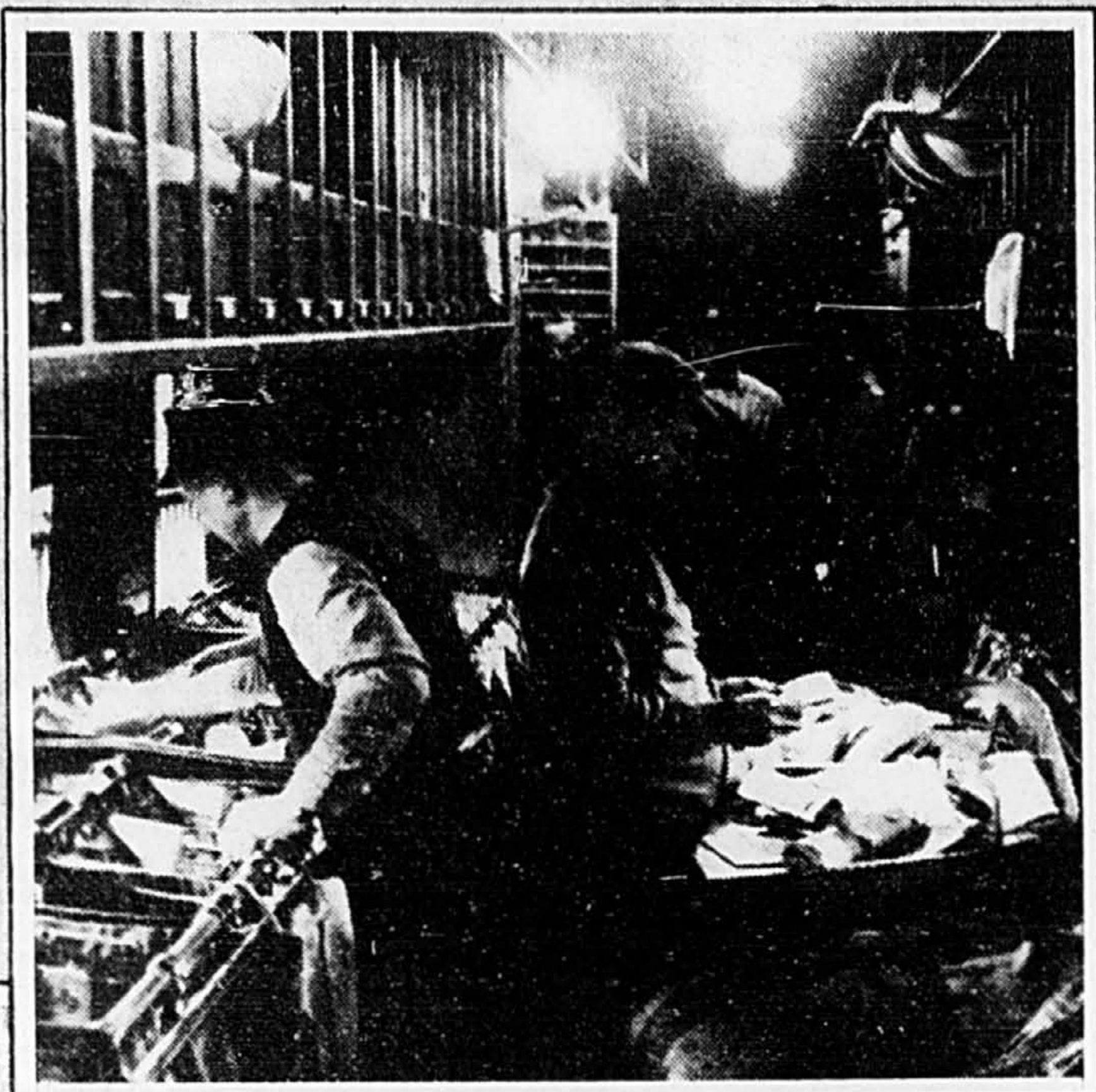
Prêt à partir est une marque de commerce d'Air Canada



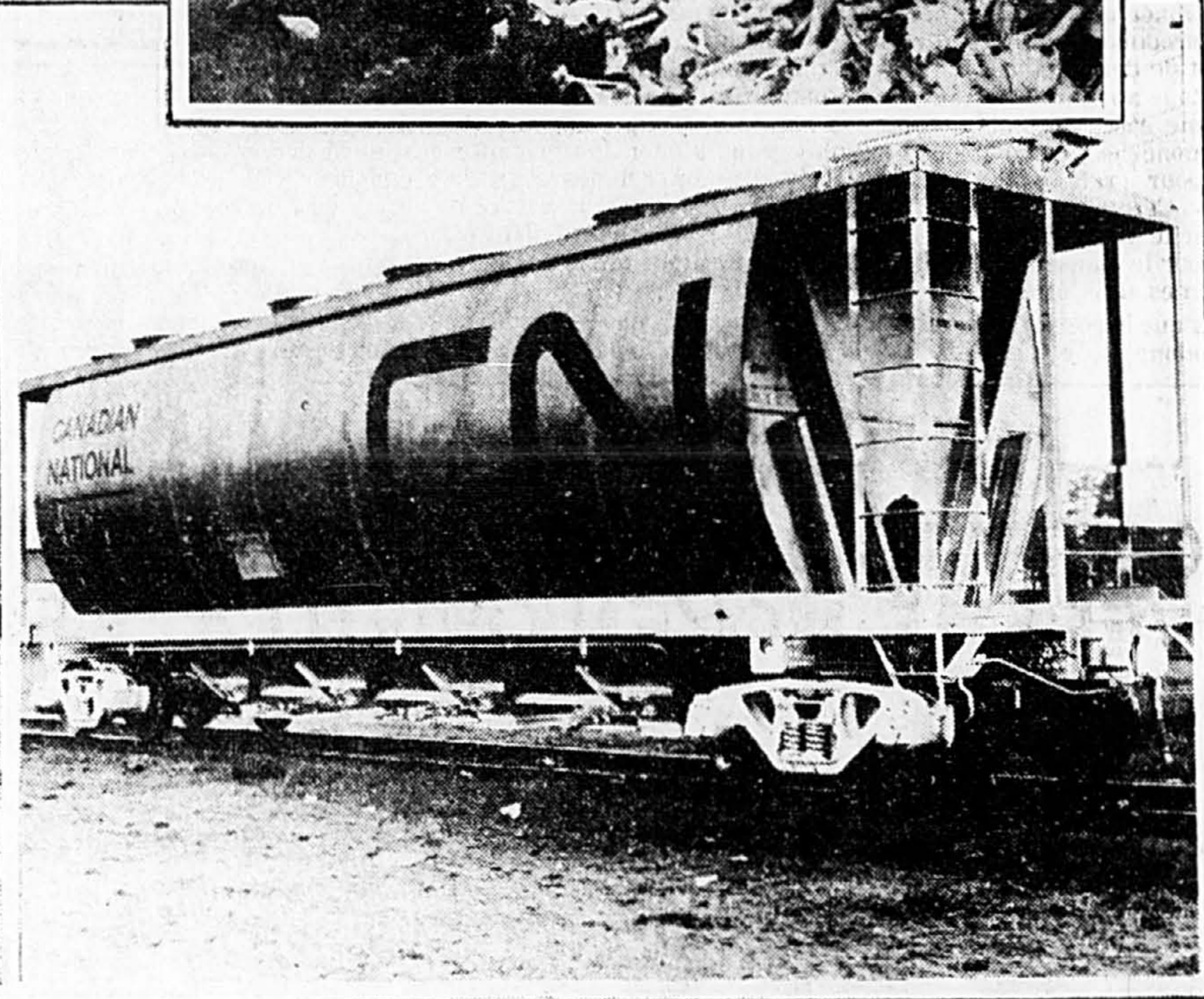
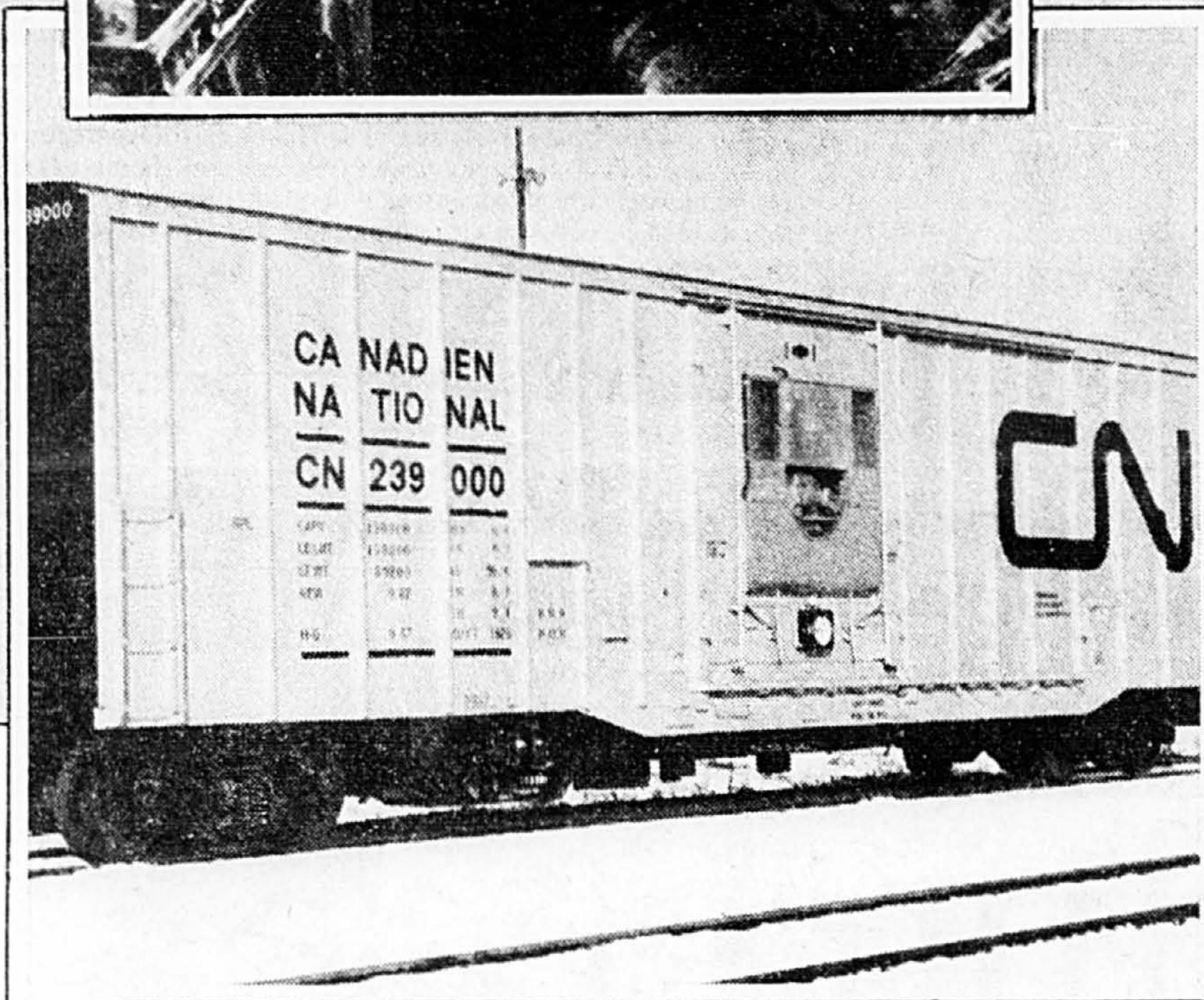
AIR CANADA



Le transport ferroviaire



Photos CP Rail et CN Rail
Ce montage photographique illustre le transport des marchandises. La première photo montre l'intérieur d'un wagon postal devenu désuet avec la modernisation. La deuxième permet de voir des piles d'ossements de bison que les trains du Canadien Pacifique rapportaient de l'Ouest vers l'Est, où ils étaient vendus pour servir d'engrais. Les photos du bas représentent des wagons de marchandise tels qu'on les connaît aujourd'hui.



Pour rapprocher davantage Terre-Neuve du Centre du Canada.



UNE ENTREPRISE PRIVÉE



Départs réguliers toute l'année.

Société de Transport Maritime ACE Inc.

Réservations et services routiers:
Tél. (514) 253-2449
Télex 05-828882

Services généraux et de ventes:
Tél. (514) 284-9688
Télex 055-60257

Des trains spéciaux bourrés de soie et d'os de bisons...

Les os de bisons et le thé furent quelques-unes des marchandises transportées par le Canadien Pacifique au cours des mois qui suivirent la construction de sa ligne transcontinentale en 1886. Cinquante ans auparavant, en 1836, le premier train au Canada, entre La Prairie et Saint-Jean, avait été construit pour le transport d'un produit moins exotique, le bois.

Quelque 12 000 km de voies ont été posés dans ces régions entre 1901 et le début de la première guerre. Et pour favoriser l'implantation des colons en Saskatchewan et en Alberta, la compagnie Grand Trunk Pacific décida de construire une gare à tous les 22 kilomètres, afin de réduire le plus possible les distances entre les exploitations agricoles, situées le long des voies, et les points de livraison de leurs produits.

GILLES GAUTHIER

La cueillette des os de bisons progressait à mesure que la pose des voies du train transcontinental du Canadien Pacifique reculait plus loin les frontières de la colonisation dans les Prairies. Le CP organisait le transport des os de bisons qui étaient payés de \$4,50 à \$5 par tonne et qui étaient expédiés dans l'Est où ils servaient de fertilisant. Un wagon d'une capacité de 20 tonnes coûtait à l'époque \$595,28.

Au cours des six derniers mois de 1886, sept navires affrétés par le CP apportèrent du Japon du thé surtout, mais aussi de la soie et des bibelots. Arrivant de Yokohama, la cargaison du premier navire fut transportée par un train spécial de dix wagons de Port Moody, en Colombie-Britannique, aux marchés lucratifs de Toronto, Hamilton, Chicago et New York. Un autre bateau transportait 816 000 kilos de thé, et il fallut six trains spéciaux pour le transporter dans l'Est.

Mais ce ne sont bien sûr là que des détails anecdotiques dans l'histoire du transport ferroviaire des marchandises au Canada, dont l'évolution au cours des décennies qui suivirent la Confédération est inscrite dans les statistiques de 1913: 107 millions de tonnes de marchandises, dont 40,2 millions de produits miniers (notamment 26,4 millions de tonnes de houille), 19,7 millions de produits manufacturés, 17,2 millions de tonnes de produits agricoles (10,4 millions de « grains ») et 16,6 millions de produits forestiers (9,6 millions de tonnes de bois de sciage).

Les colons vers l'Ouest, les récoltes vers l'Est

A l'époque, le train transportait les colons vers les Prairies, tandis que le train de marchandises en ramenait le fruit de leur labeur. Quelque 60 p. cent de la main-d'œuvre de l'Ouest au début du siècle travaillait dans l'agriculture, surtout pour la culture du blé. On ensemença 26,4 millions d'acres en 1931, comparativement à 4,3 millions en 1901. La production passa de 56 mil-

lions de boisseaux en 1901 à 231 millions 10 ans plus tard. Le pays en exportait pour \$7 millions en 1901 et \$311 millions — donc 45 fois plus — en 1921, ce qui représente plus de 25 p. cent des exportations comparativement à 16 p. cent en 1911 et 4 p. cent au début du siècle.

Pendant la Première Guerre mondiale, des trains spéciaux transportèrent vers des destinations secrètes au Canada les réserves d'or britanniques, l'un d'entre eux en transportant pour \$67 millions (en dollars de l'époque) de lingots.

Un historien du CN raconte qu'au cours des années 20, des trains, roulant en priorité, traversaient le pays en 80 heures afin d'apporter la soie brute, qui se détériore très rapidement, de Vancouver, où elle arrivait du Japon, à New York, lieu de transformation en étoffes.

Quant à la première expédition d'aluminium fabriquée par l'usine de l'Alcan, à Arvida, elle eut lieu en septembre 1926.

Les quantités de marchandises transportées sont passées de 118,2 millions de tonnes en 1924 à 142,7 millions de tonnes 25 ans plus tard, en 1949. C'est alors que la concurrence du camionnage et surtout des... pipelines commença à se faire sentir. Alors que 71,7 p. cent du transport interurbain exprimé en kilomètres-tonnes est effectué par rail en 1945, sa part tombe à 42,4 p. cent en 1964, alors que celle de la route augmente de 3,3 p. cent à 9 p. cent, et celle des pipelines, négligeable à la fin de la guerre, représente 21,6 p. cent en 1964.

Jusqu'à quel point cette concurrence minera-t-elle l'importance du transport ferroviaire? Nul ne saurait le prédire avec certitude, pas plus qu'on ne saurait prédire si l'avion ne s'accapara pas une partie de plus en plus importante du transport des marchandises. Chose certaine, le chemin de fer doit faire face à une concurrence que ses constructeurs n'avaient pas prévue au tournant du siècle.

Transports Québec défie « l'inaccessible ».

De la voile aux lignes ferroviaires en passant par le chemin du Roy et les tramways, l'économie québécoise compte aujourd'hui sur la mise en valeur optimale du potentiel routier, aérien et maritime.

- Le Québec met à la disposition de la collectivité un réseau routier de premier plan, ce qui a permis le développement de territoires jusqu'alors inaccessibles par voie terrestre et a donné lieu à des projets de grande envergure.
- Le nouveau programme de construction d'aéroports sur la Basse Côte-Nord et dans le Grand Nord reflète l'intervention active du ministère des Transports du Québec dans les projets de mise en valeur des régions isolées.
- Le soutien et la participation du Ministère dans le développement des ports québécois expriment la volonté d'ouvrir le Québec à de plus grands marchés commerciaux, à l'échelle nationale et internationale.

Toutes voiles dehors,
Transports Québec met le cap sur l'avenir.

Québec

Le transport ferroviaire

Montréal a toujours été un centre ferroviaire majeur

Montréal a toujours été un centre ferroviaire majeur. Il y a une centaine d'années, bon nombre de locomotives à vapeur et de wagons qui roulaient sur les chemins de fer canadiens étaient fabriqués à la Montreal Locomotive Works (MLW), dans l'Est, et à la Canadian Car and Foundry (CCF), près du canal Lachine.

ANDRÉ NOËL et LAURIE ZACK
Collaboration spéciale

En 1893, la Suburban 4-6-4T624, spécialement conçue pour faire la navette entre Montréal et Pointe-Fortune, sortait des ateliers de MLW. C'était le début d'une série impressionnante de locomotives.

Une année plus tard, la même usine produisait un wagon-restaaurant de deux étages. Le premier étage abritait le restaurant lui-même et au second se trouvait amoncelés de gros blocs de glace pour « rafraîchir l'atmosphère ». Ce n'est toutefois qu'en 1913 que le premier wagon réfrigéré pour le transport des fruits et légumes allait être produit.

Alors que le réseau ferroviaire se développait, le Canadien Pa-

cifique ouvrit son premier atelier de réparation sur l'avenue Delorimier, entre Sainte-Catherine et Craig, en 1883. La première cour de triage fut, cette même année, bâtie près de la gare Windsor, à l'angle des rues de la Montagne et l'Aqueduc. Le site fut choisi à proximité de la gare pour approvisionner à l'occasion les locomotives en eau et en charbon.

L'atelier du Grand Tronc

Le chemin de fer du Grand Tronc, qui allait par la suite être intégré au Canadien National, a établi son premier atelier de réparation à Longueuil. Malheureusement, à chaque printemps, les ateliers étaient inondés par la crue du Saint-Laurent. Les ouvriers devaient ramper jusqu'aux wagons pour les tirer vers un endroit sec.

Finalement, en 1857, le Grand Tronc déplaça ses installations à Pointe-Saint-Charles. L'aire de 400 hectares comprenait alors le plus grand atelier de réparation et la plus importante cour de triage au pays. Mais là encore il fallut construire des digues après que les ateliers furent inondés en 1885 et 1886.

L'absence d'une voie reliant l'Est et l'Ouest de la ville possédait

toutefois un problème majeur pour le Grand Tronc. Les trains devaient emprunter les voies déjà très encombrées du port ou faire un détour par le Nord. Les dirigeants de la compagnie commencèrent à acheter de larges bandes de terrain à Mont-Royal et, en 1912, fut entrepris le creusement du tunnel sous la montagne pour le transport des passagers.

Cette construction fut un succès remarquable en terme de génie. Il n'y avait qu'un demi-pouce de marge lorsque les deux tronçons se rejoignirent.

La cour de Turcot

Au cours des années, le trafic ferroviaire a pris de l'importance. Le CN commença à prévoir le remplacement de la cour de triage de Turcot, qui était devenue sa plus grande à Montréal. Bien que la cour était vaste, il était impossible d'y faire tenir certains trains trop longs. Ces derniers devaient être laborieusement démantelés et remontés ensuite.

En 1960, le CN ouvrit sa cour de triage de Taschereau. Elle était munie d'un tertre qui accélérerait grandement l'aiguillage et pouvait contenir les trains les plus longs. La vieille cour de

triage de Turcot existe toujours et est surtout utilisée pour la maintenance des conteneurs.

Toutefois, plusieurs cours de triage ont disparu. Une des plus insolites était sans doute celle qu'on appelait « la cour de la baleine », rue Notre-Dame. Il s'agissait d'une petite installation pour les trains en transit. Elle devait son nom au fait que le corps flottant d'une petite baleine morte avait été trouvé dans le port et exposé sur un wagon plat dans la cour de triage.

Les usines Angus ont déjà compté 80 ateliers et terminaux, répartis sur 80 hectares. Plus de 7 000 ouvriers y travaillaient pendant la Deuxième Guerre mondiale. Ils produisaient alors non seulement des trains, mais aussi de l'équipement militaire. Aujourd'hui, il ne reste plus qu'environ 6 000 travailleurs.

En 1973, une partie importante des ateliers a été démolie. La société immobilière Marathon, une filiale de CP Rail, a récemment vendu 36 hectares de terrain à la Société des terrains Angus (SOTAN), une firme para-gouvernementale qui a le mandat d'y développer la construction domiciliaire.

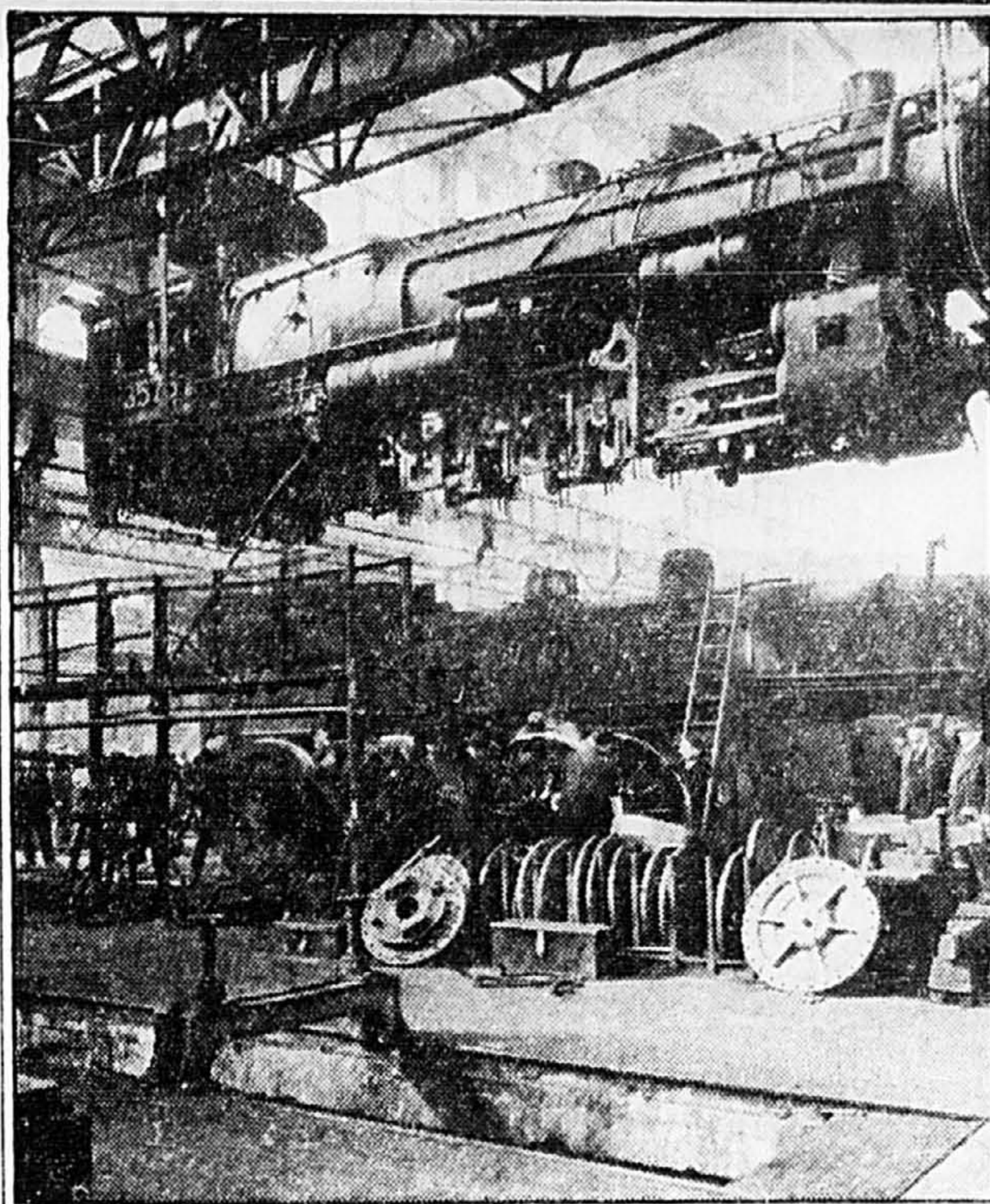


Photo CN Rail

Photo prise aux ateliers du Canadien National, à Pointe-Saint-Charles, au cours des années 1950, alors que la locomotive à vapeur s'avérait encore le « cheval de trait » du transport ferroviaire canadien. Tout comme aujourd'hui, les ateliers étaient dotés de l'outillage le plus moderne et le plus puissant de l'époque afin d'assurer l'entretien et la réparation du matériel roulant et des pièces composantes.

ALIA SPÉCIALISTE POUR VOS DÉPLACEMENTS VERS LE MOYEN ORIENT



Les services Alia vers le Moyen-Orient sont conçus « sur-mesure » pour les voyageurs Nord-américains.

Au départ de New York, les lignes aériennes jordaniennes Alia offrent le seul service quotidien vers Amman, porte d'entrée vers le Moyen Orient et les états du Golfe.

En première classe, Alia offre des sièges-couchettes « sleeperettes » et en classe Affaires, des sièges de première classe, pour un maximum de confort.

Seul Alia offre 5 vols par semaine à destination de Vienne, porte d'accès vers l'Europe de l'est, avec un service en 747, sans escale, au départ de New York.

Pour un maximum de confort, sans augmentation de prix, voyagez avec ALIA

DE BONNES AFFAIRES TOUS LES JOURS!



Appelez dès maintenant votre agent de voyages ou Alia. À Montréal
Montréal (514) 288-1647
Toronto (416) 862-7527

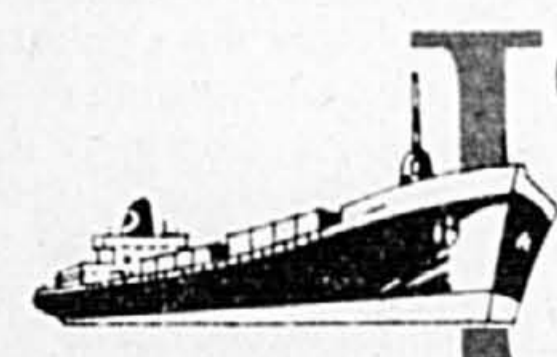
Témoin d'un siècle d'histoire

Dans un édifice éclairé au gaz, au 1540 rue Notre-Dame, face à l'Hôtel de ville, un messenger se voit confier un sac rempli d'exemplaires du premier numéro de La Presse.



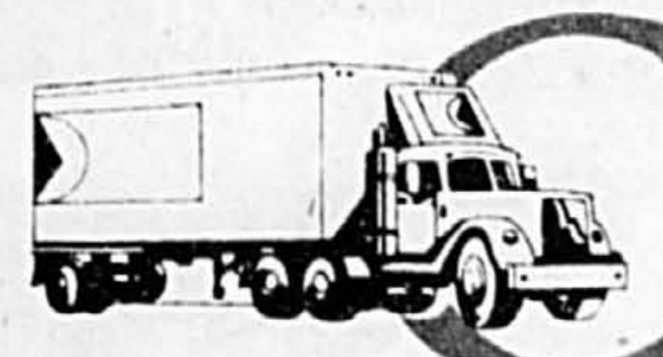
Nous sommes en début de soirée, le 20 octobre 1884. Le jeune employé du journal hâte maintenant le pas et se dirige vers une gare ferroviaire érigée deux ans plus tôt par le Canadien Pacifique au Square Dalhousie, à l'angle des rues Berri et Notre-Dame.

Un an avant la mise en chantier de cette gare, le 17 février 1881, des dignitaires en gibus s'étaient assemblés non loin de là pour souligner la constitution en société du Canadien Pacifique et l'établissement de son siège social à Montréal, où il est d'ailleurs demeuré depuis.



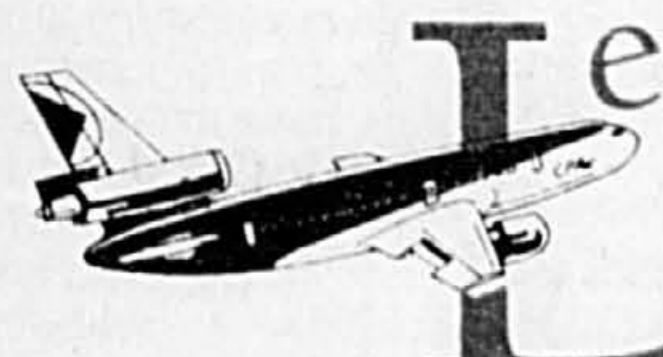
Le chemin de fer fut dès le départ intimement lié au développement du Québec. Aujourd'hui, nos activités se sont ramifiées au point d'inclure tous les systèmes de transport.

Nos wagons, nos avions, nos bateaux, nos camions transportent jour et nuit dans leurs flancs la richesse et les espoirs de tout un peuple.



Cent ans se sont écoulés depuis le jour historique où La Presse lançait son premier numéro.

De notre côté, nous sommes fiers de notre participation plus que centenaire dans le domaine du transport au Québec et à la grandeur du Canada.



Les perspectives d'avenir sont extraordinaires et nous prévoyons que le Canadien Pacifique connaîtra une évolution spectaculaire au cours du nouveau siècle qui s'amorce.

Canadien Pacifique

Nos tarifs réguliers incluent notre garantie:

A temps ou remboursement*



Composez 684-9970 (banlieue) 336-5633

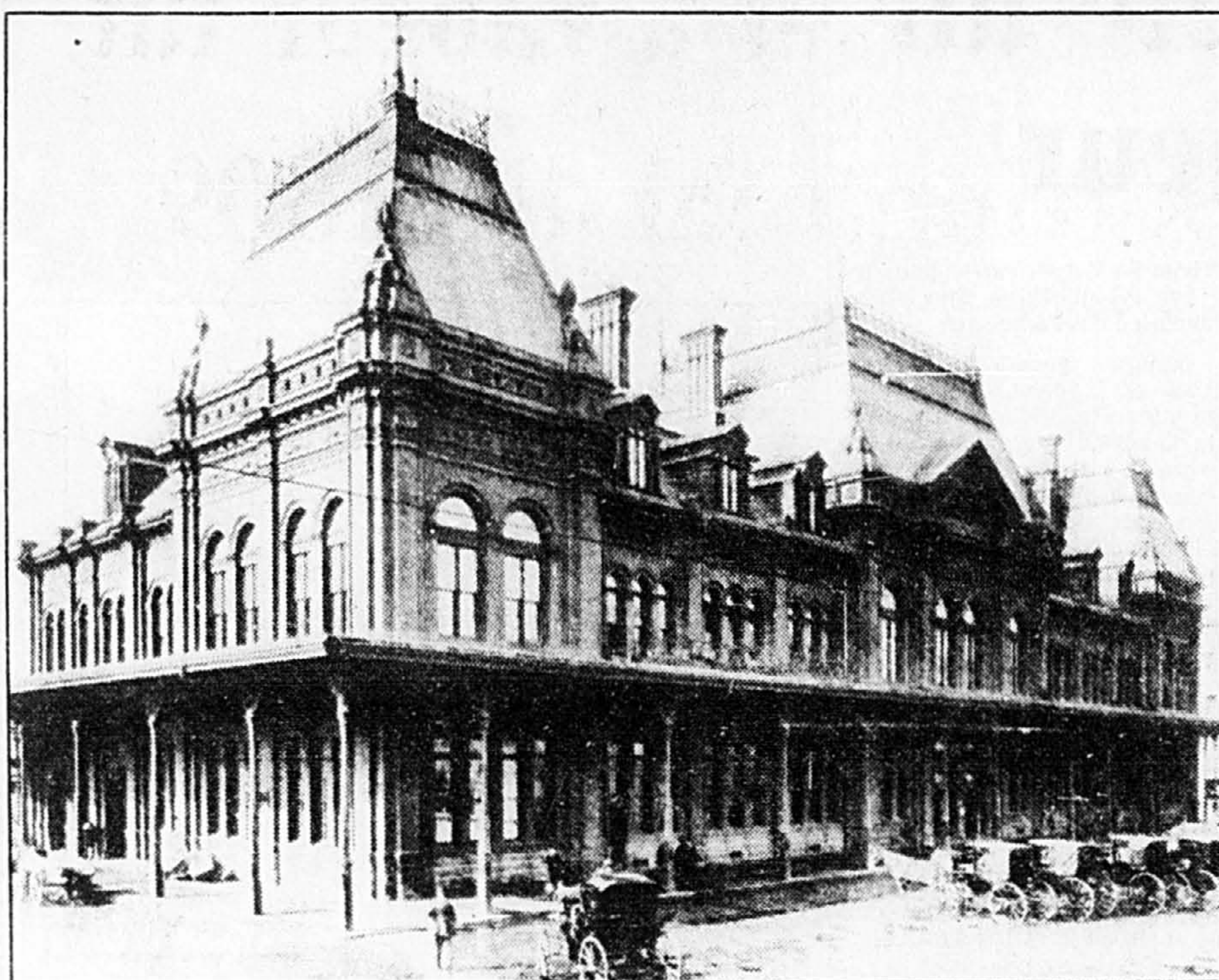
Service de cueillette 684-9960

REIMER EXPRESS LTEE

Pour les clients du Québec à l'extérieur de Montréal Composez 1-800-361-9758 sans frais d'interurbain

* Tel que décrit dans notre guide de service que vous pouvez vous procurer en communiquant avec notre bureau le plus près.

Le transport ferroviaire



Jadis située sur la rue Windsor (devenue Peel), entre les rues Saint-Jacques et Notre-Dame, la gare Bonaventure est aujourd'hui disparue. Après avoir été détruite par un incendie en mars 1916, elle fut reconstruite. En 1948, elle échappait de peu à un deuxième sinistre. Photo CN Rail



La gare Windsor telle qu'elle apparaissait, il y a cinquante ans. L'environnement a sans doute changé, mais la gare a conservé son impressionnante architecture. Photo CP Rail

Montréal, mercredi 17 mars 1909, 8 h 36: le Boston Express éventre la gare Windsor



ANDRÉ NOËL

Montréal, le mercredi 17 mars 1909, 8 h 20. Dans quelques minutes, un bruit terrifiant rompra le calme qui entoure la gare Windsor.

Échappant à tout contrôle, le Boston Express numéro 902. 80

tonnes d'acier, a entrepris une course folle à 90 km/h dans l'Ouest de Montréal. Le mécanicien Marc Cunningham, blessé, a sauté. Louis Craig, le sapeur, fera de même.

À 8 h 36, le train fait voler en éclats les murs de la fin du quai

et ne s'arrête qu'après avoir traversé la salle d'attente réservée aux femmes. La locomotive s'est enfoncée dans les murs extérieurs et son nez surplombe les rues Windsor et Donegani. Une femme et ses trois enfants sont morts.

Dieu soit loué, l'histoire de la majestueuse gare Windsor n'a pas toujours été aussi dramatique. Construite en 1889 au coût initial de \$300 000, elle ne fut d'abord qu'une succursale de la vieille gare du square Dalhousie, sise à l'angle de Berri et Notre-Dame.

La gare Viger

En 1898, la gare du square Dalhousie se déplaça de l'autre côté de Notre-Dame et changea son nom en gare du square Viger. Cette gare fut par la suite annexée à l'hôtel du CPR situé à l'angle de Craig et Berri. Bien que la gare et l'hôtel aient pris de l'extension sur la rue Berri en 1911, il devint clair que la gare Windsor accaparerait le gros du trafic de passagers. L'hôtel ferma ses portes en 1935 et les édifices furent vendus à l'administration municipale en 1951 et intégrés à l'hôtel de ville.

À l'origine, seulement dix arrivées et départs avaient lieu à la gare Windsor. Le seul transcontinental du temps et les trains locaux pour Joliette, Sainte-Thérèse, Saint-Jérôme, Saint-Lin et Saint-Eustache utilisaient la gare Dalhousie.

Avec le temps, le CP compléta son réseau de transport de passagers. Trois kilomètres à l'ouest de la gare Windsor se trouvait la gare de Westmount, affectée au service de banlieue (Westmount était alors une municipalité de banlieue). Bâtie en 1891, cette gare fut ravalée en 1908 et existe toujours.

La gare de Mile-End, pour sa part, était consacrée au service du Nord de la ville. Elle fut remplacée en 1931 par la gare de l'Avenue du Parc. Avec son style de la renaissance italienne, ce bâtiment contient aujourd'hui des bureaux. Deux autres petites gares sont toujours actives à Dorval et à Montréal-Ouest, mais celle de LaSalle a fermé en 1978.

Au cours des 25 années suivant sa construction, la gare Windsor connut une expansion considérable, si bien qu'elle devint le centre des opérations du Canadien Pacifique et le siège social de l'entreprise. Avec son style victorien et ses murs d'une épaisseur d'un mètre et demi, il s'agissait d'un des chefs-d'œuvre du Montréal de l'époque.

S'agrandissant petit à petit, la gare avala les rues Bisson et Dagenais. Les rues environnantes Osborne et Windsor devinrent pour leur part les rues La Gauchetière et Peel.

En 1975, le CP s'appropriait à ériger, au coût de \$230 millions, un édifice de 22 étages pour remplacer la gare. Le Conseil des monuments et sites historiques

décida toutefois de la protéger, en bonne partie grâce à la campagne du groupe « Les amis de la gare Windsor », une coalition de citoyens et d'associations comme « Sauvons Montréal ».

Après avoir procédé à un important ravalement, le CP a redonné à la gare sa gloire d'antan. Le splendide édifice sert avant tout de siège social. La plupart des trains de passagers transitent maintenant par la Gare centrale du Canadien national, à quelques coins de rue de là.

La Gare centrale

La Gare centrale a été inaugurée le 14 juillet 1943 dans le bruit assourdissant de la fanfare. Elle avait été conçue pour centraliser les services du CN, répartir entre la vieille gare Bonaventure, siège social du Grand Tronc et érigée en 1846, ainsi que la gare du Canadien Northern, rue Moreau, dans l'Est de la ville.

Les dirigeants du CN avaient rapidement vu la nécessité de s'établir dans le centre-ville. C'est avec cet objectif qu'ils avaient d'abord bâti une petite gare pour les passagers empruntant le tunnel du Mont-Royal, puis entrepris la construction de la Gare centrale en 1938.

Le CN Magazine affirma sans ambages que la Gare centrale était « l'édifice le plus moderne en son genre de tout le continent ». Il s'agissait en effet d'un bâtiment très impressionnant pour l'époque.

Sa superficie de 10 hectares et sa salle des pas perdus, grande comme trois terrains de football, couverte d'un toit à la forme d'une arche et s'élevant gracieusement à 10 mètres de hauteur, inspirèrent même le *New York Times*, qui en fit un éloge dithyrambique.

Son ouverture, en pleine guerre, incita l'armée à y installer un bureau d'information. On trouvait même dans la gare des salles de bain réservées aux militaires. En outre, le gouvernement canadien y établit un bureau de la colonisation et de l'immigration. Le gouvernement américain aussi y avait son bureau d'immigration.

Environ 112 000 personnes traversent la gare à chaque jour. Néanmoins, la Gare centrale a été le témoin du lent déclin du transport de passagers par chemin de fer. L'affluence n'est plus aujourd'hui que l'ombre de ce qu'elle était dans les années 40 et 50, tandis que 75 porteurs, à la casquette rouge, offraient leurs services aux voyageurs surchargés de bagage. Il ne reste plus que 11 spécimens de cette espèce en danger d'extinction.

TRANSPORT GÉNÉRAL

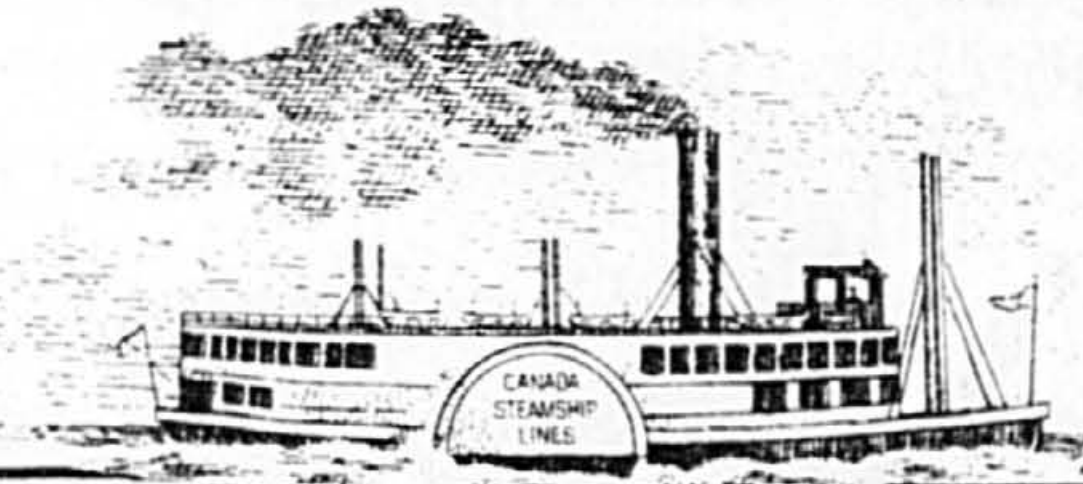
NORMAND LAROCQUE

VOITURIER CAUTIONNÉ
DES DOUANES AMÉRICAINES
ET CANADIENNES

4200, rue St-Patrick, Montréal, Qué. H4E 1A5
Tél.: 769-8843

TRANSPORT GÉNÉRAL LOCAL

SERVICE DE LIVRAISON DE CONTENEUR DE MONTRÉAL AUX PORTS DE NEW YORK ET DU NEW JERSEY

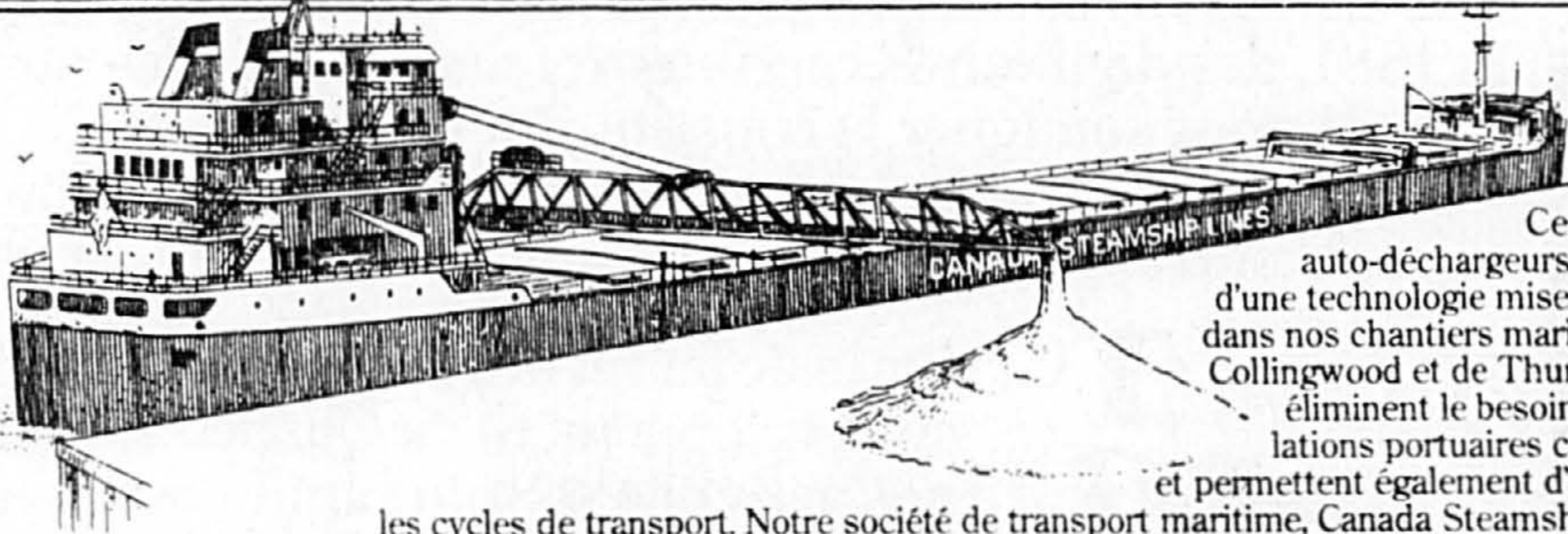


A toute vapeur

En 1845, les navires de CSL sillonnaient déjà le Saint-Laurent, apportant ainsi à cette région un nouveau mode de transport sûr. Depuis, nous sommes devenus le Groupe CSL.

un ensemble diversifié d'entreprises de transport offrant des solutions novatrices aux besoins du Canada et du Québec. Voici quelques-unes de ces solutions:

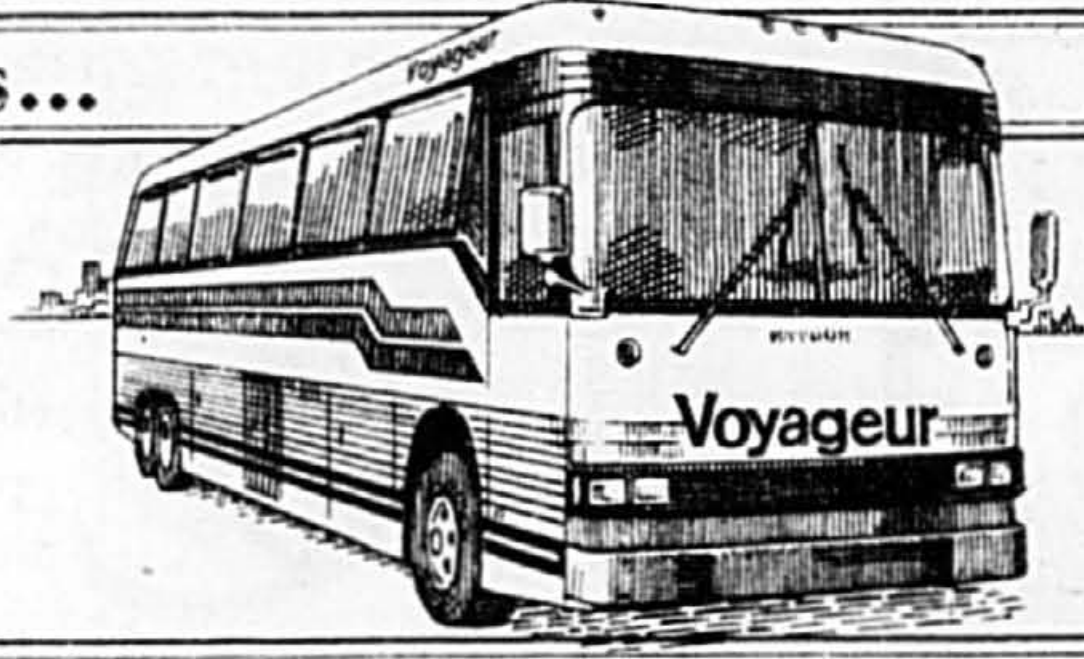
Des navires qui se déchargent presque tout seuls...



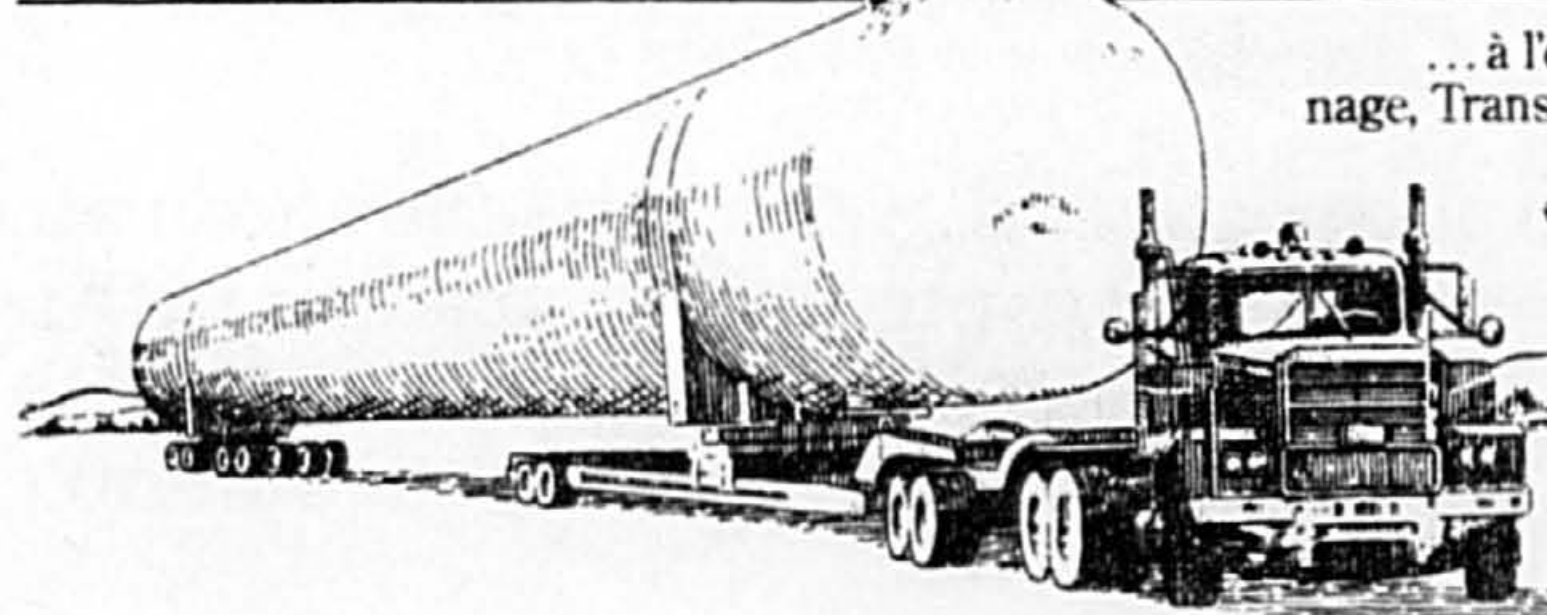
Ces navires auto-déchargeurs, résultat d'une technologie mise au point dans nos chantiers maritimes de Collingwood et de Thunder Bay, éliminent le besoin d'installations portuaires coûteuses et permettent également d'accélérer les cycles de transport. Notre société de transport maritime, Canada Steamship Lines, chef de file sur les Grands Lacs, exploite 14 de ces navires auto-déchargeurs. Et chaque année, nous transportons 30 millions de tonnes de charbon, grain, minerais de fer et autres marchandises pour de nombreux clients, du producteur de l'Ouest à la grande aciérie.

Des autobus des plus modernes...

... plus spacieux et confortables que jamais, viennent tout juste d'être intégrés à notre réseau. De plus, Voyageur offre constamment de nouveaux services "Super Express", faisant ainsi de l'autobus une solution intéressante en ces temps d'économie d'énergie. Ce sont là quelques-unes des preuves de nos efforts afin de répondre aux besoins des 6 millions de passagers que transporte Voyageur à travers le Québec et l'Ontario chaque année.



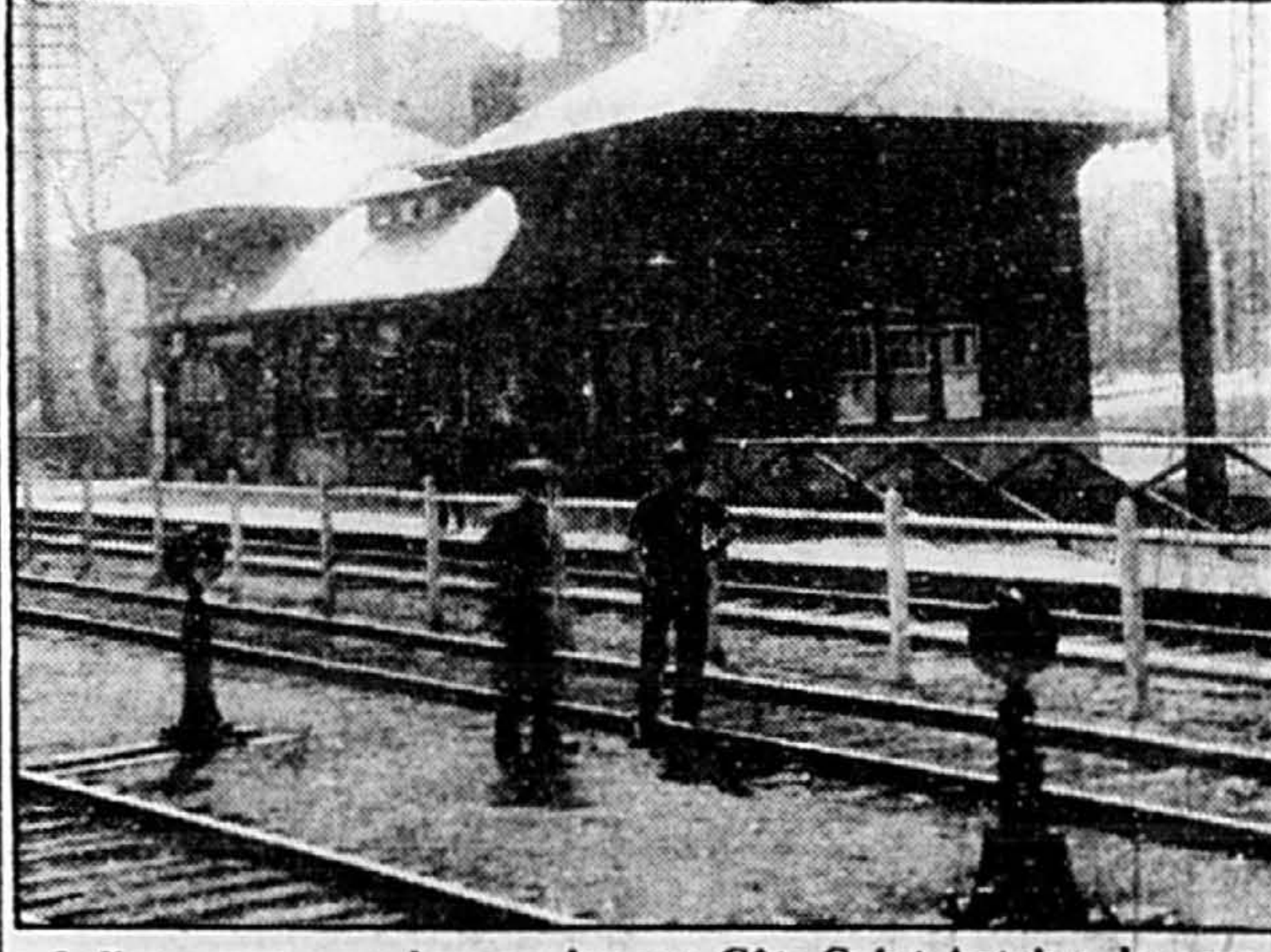
Des camions qui vont plus loin...



... à l'ouest et au nord, où notre entreprise de camionnage, Transports Kingsway, assure le transport des lourdes charges nécessaires aux grands travaux énergétiques. De plus, par l'acquisition de Yukon Freight Lines, nous avons établi un lien essentiel avec le Grand Nord. Ces services se greffent en outre à un réseau de 46 terminus et 2 700 unités desservant l'ensemble du pays.

Le Groupe CSL Inc.

759 Square Victoria, Montréal (Québec) H2Y 2K3
Canada Steamship Lines Inc., Canadian Shipbuilding & Engineering Ltd., Transports Kingsway Ltée., Les Entreprises Voyageur Ltée.



Jadis connue sous le nom de gare Côte-Saint-Antoine, la gare Westmount (elle porte ce nom depuis 1895) existe depuis 1891, mais le bâtiment actuel ne date que de 1908. Photo CP Rail

Le transport maritime

Un premier bateau à vapeur fut construit à Montréal dès 1809

Une étude effectuée en 1858 révélait que sur 100 navires quittant Liverpool en Grande-Bretagne pour se rendre en Australie, où faisait rage la ruée vers l'or, 64 avaient été construits au Canada.

GILLES GAUTHIER

Liverpool était à l'époque le grand marché des navires de bois construits à Québec, qui comptait en 1852 vingt-cinq chantiers et huit docks flottants et, en 1865, fabriquait 105 bateaux, jaugeant au total 59 333 tonnes. Mais cette industrie s'effondra dans les années 1870. Son déclin coïncida avec l'apparition des navires à vapeur.

Pourtant, John Molson avait fait construire à Montréal dès 1809 le premier bateau à vapeur au pays, l'Accommodation, et le premier navire à vapeur, croit-on, à traverser l'Atlantique, en 1833, était le Royal William, fabriquée à Québec.

En 1865 également, 294 navires ont été construits en Nouvelle-Écosse et 148 au Nouveau-Brunswick. En 1875, année record, près de 500 bateaux étaient fabriqués au Canada. En 1878, la marine marchande canadienne était la quatrième en importance dans le monde avec 7 196 navires jaugeant 1 333 015 tonneaux.

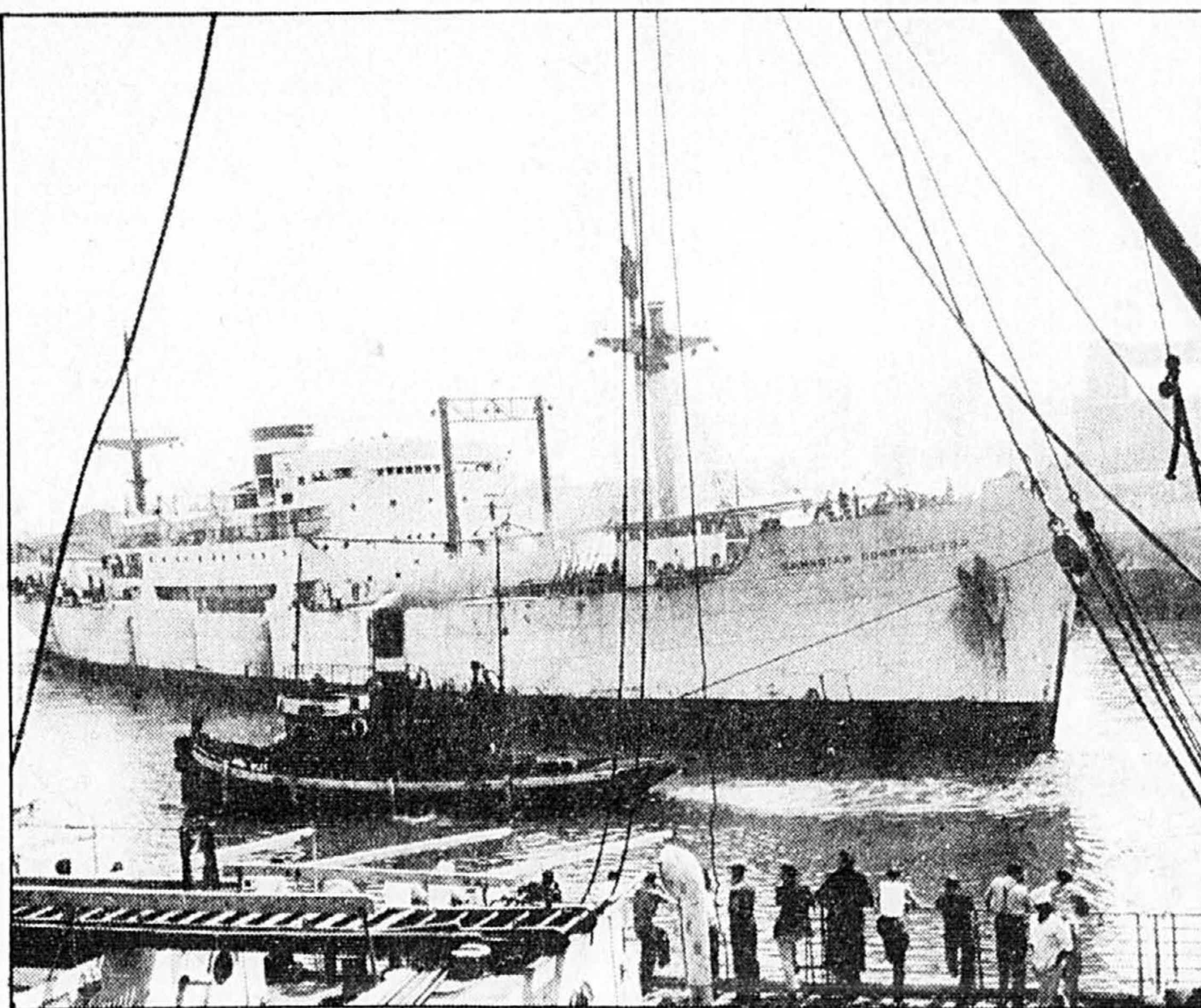
L'acier bouleverse la construction navale

La construction navale fut alors bouleversée par l'utilisation de l'acier. En 1889, les navires construits en acier constituaient 97 p. cent du tonnage sortant des chantiers des abords de la rivière Clyde, en Écosse, comparativement à 10 p. cent une décennie auparavant.

L'absence d'industrie sidérurgique au Canada s'avéra fatale pour ses chantiers navals et sa marine marchande, qui périèrent et, à toutes fins utiles, disparurent.

Au début de la Première Guerre mondiale, il n'y avait toujours pas de marine canadienne de haute mer même si l'industrie sidérurgique s'était développée, si ce n'étaient les flottes de Cunard, fondée à Halifax en 1839, et du Canadien Pacifique, qui voguaient sous pavillon britannique.

Pendant les hostilités, le gouvernement fédéral, ou plus exactement le « Bureau impérial des munitions au Canada » fit construire en un an 42 cargos qui furent envoyés à la Grande-Bretagne. Ottawa décida en 1917 de se doter de sa propre flotte, qui



Photothèque LA PRESSE

Le *Canadian Constructor*, de la société Canadian National Steamships (devenue depuis CN Marine), au moment où il quittait le port de Montréal pour entreprendre son premier voyage de la saison vers les Antilles, en avril 1949.

consistait, peu après la fin du conflit, en 1921, en 63 navires propriété d'une société d'État, la « Canadian Government Merchant Marine ».

Celle-ci perdit \$2 millions cette année-là et disparut en 1936, non sans avoir subi un déficit accumulé de \$82 millions. Elle avait vendu ses six meilleurs cargos à la Canadian National Steamship (CNS), autre compagnie de la Couronne. A la veille de la Deuxième Guerre, la marine marchande canadienne de haute mer se composait de 11 navires de la CNS, 10 de l'Imperial Oil et quelques bateaux du CP immatriculés au Canada.

Nouveau conflit, nouvelle flotte et, après les hostilités, la Park Steamship, société d'État, avait une flotte de 150 navires jaugeant près de 2 millions de tonneaux. Encore une fois, le Canada se classait au quatrième rang. La compagnie Park encouragea le développement de l'industrie en vendant ses navires à l'entreprise privée, avant d'être remplacée par la Commission maritime canadienne.

Cependant, les États-Unis ven-

dirent à très bas prix à l'Europe et à ceux qu'on appellera les pays en voie de développement, des centaines de navires construits pendant la guerre. L'économie canadienne en pleine croissance ne résistera pas à la concurrence de pays où les coûts étaient très bas.

Le pavillon de complaisance

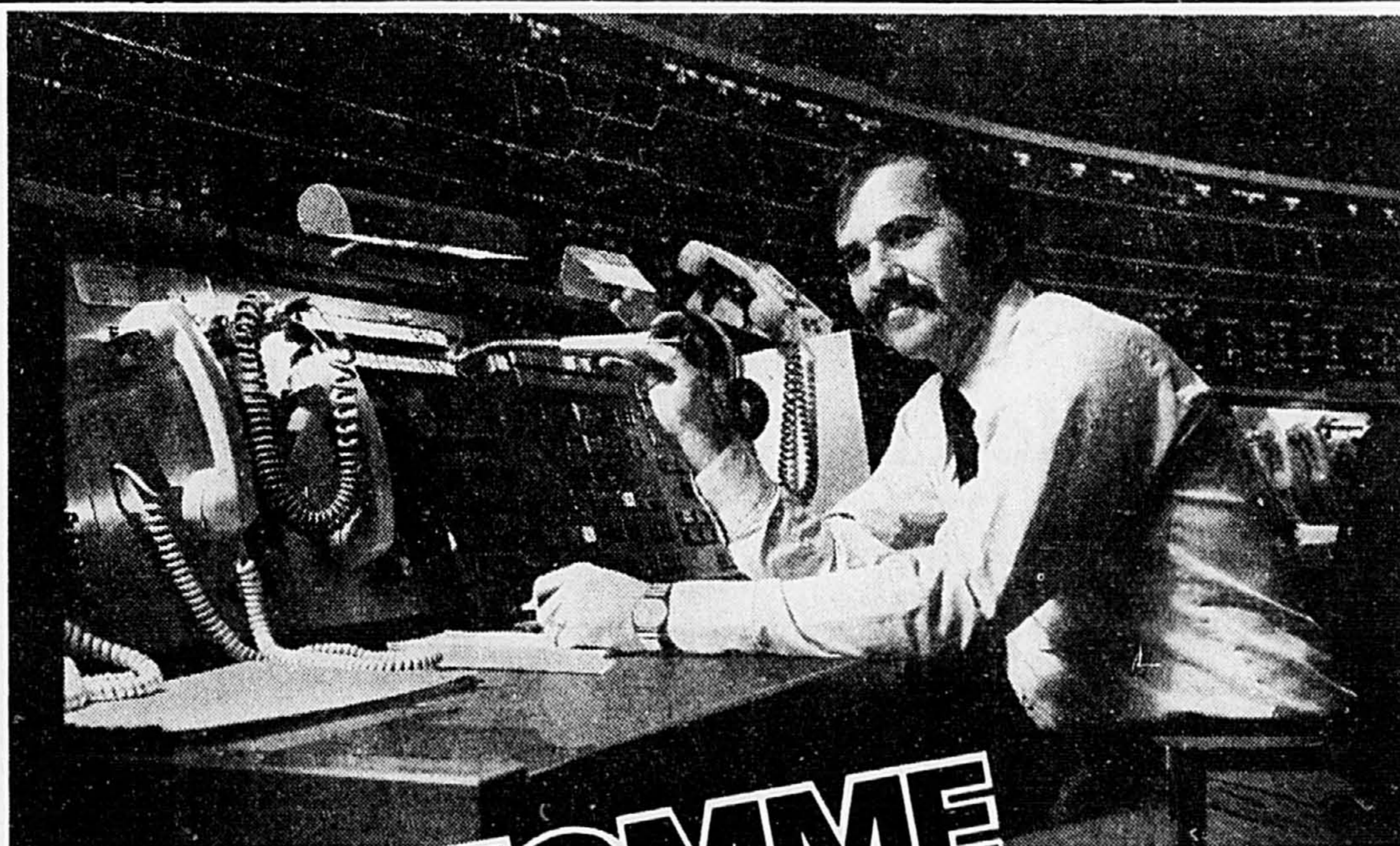
À la même époque se développa dans certains pays la notion de pavillon de complaisance : ceux qui enregistraient leur navire dans ces États et faisaient flotter leurs drapeaux au mât échappaient aux restrictions et à la réglementation en vigueur chez eux et, surtout, payaient des impôts très peu élevés.

La compagnie Park avait vendu ses navires à la condition qu'ils demeurent sous pavillon canadien. Mais le « plan de remplacement » des navires adopté par le gouvernement en 1948 autorisait les nouveaux propriétaires à revendre les bateaux à des étrangers (qui pouvaient les immatriculer dans d'autres

pays) à la condition que le fruit des ventes soit utilisé pour l'achat de navires de haute mer construits et enregistrés au Canada. Par la suite, le gouvernement fédéral conclut un « accord de transfert » : les navires canadiens pouvaient être immatriculés en Grande-Bretagne. Lorsque ces deux mesures expirèrent en 1961, 211 navires avaient été vendus en vertu du « plan de remplacement » et 219 avaient changé de nationalité grâce à l'« accord de transfert ».

Il y a 15 ans, en 1969, la flotte de haute mer du pays jaugeait 895 900 tonneaux, soit 0,4 p. cent du total mondial, et le Canada se classait au 26e rang.

Aujourd'hui, la plus grande partie de la marine marchande canadienne de haute mer est immatriculée à l'étranger, telle la trentaine de navires de la Canadian Pacific (Bermuda) Ltd (plus de 2 millions de tonnes), et ce, explique-t-on, pour des raisons fiscales. L'an passé, le Canada se classait au 23e rang pour la construction navale, entre l'Inde et la Turquie.



L'HOMME INVISIBLE?

Invisible pour vous... mais lui vous voit à chaque seconde de votre présence dans le métro!

Sa profession: régulateur à la C.T.C.U.M. Son chronomètre: un gigantesque tableau électronique qui lui indique à chaque instant l'emplacement de tous les trains sur la ligne.

Daniel et ses collègues sont en constante communication avec les opérateurs de métro et les chefs de train. C'est ainsi qu'ils peuvent coordonner à la seconde près, la bonne marche de quelque 30 rames de métro qui roulent en même temps.

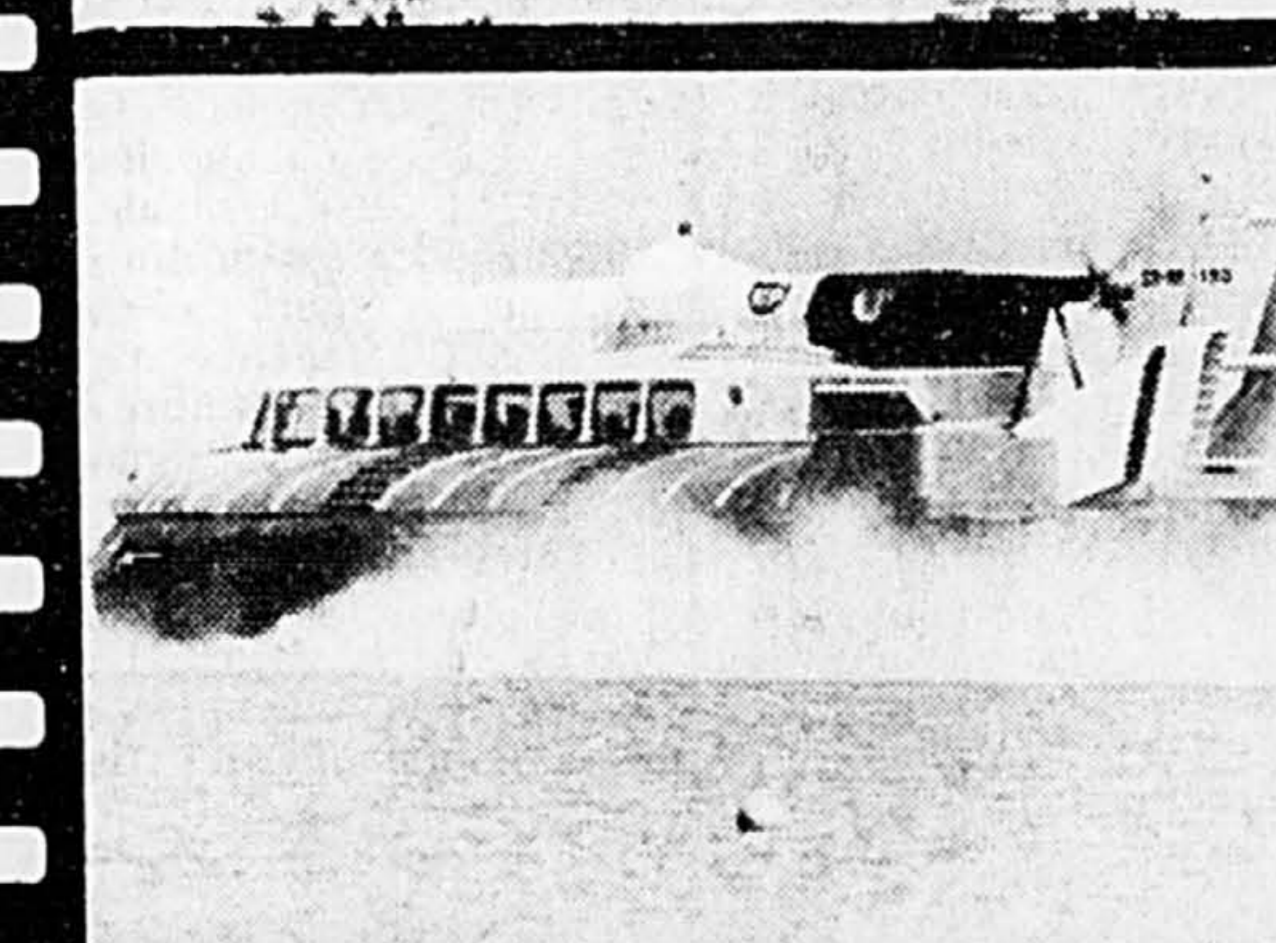
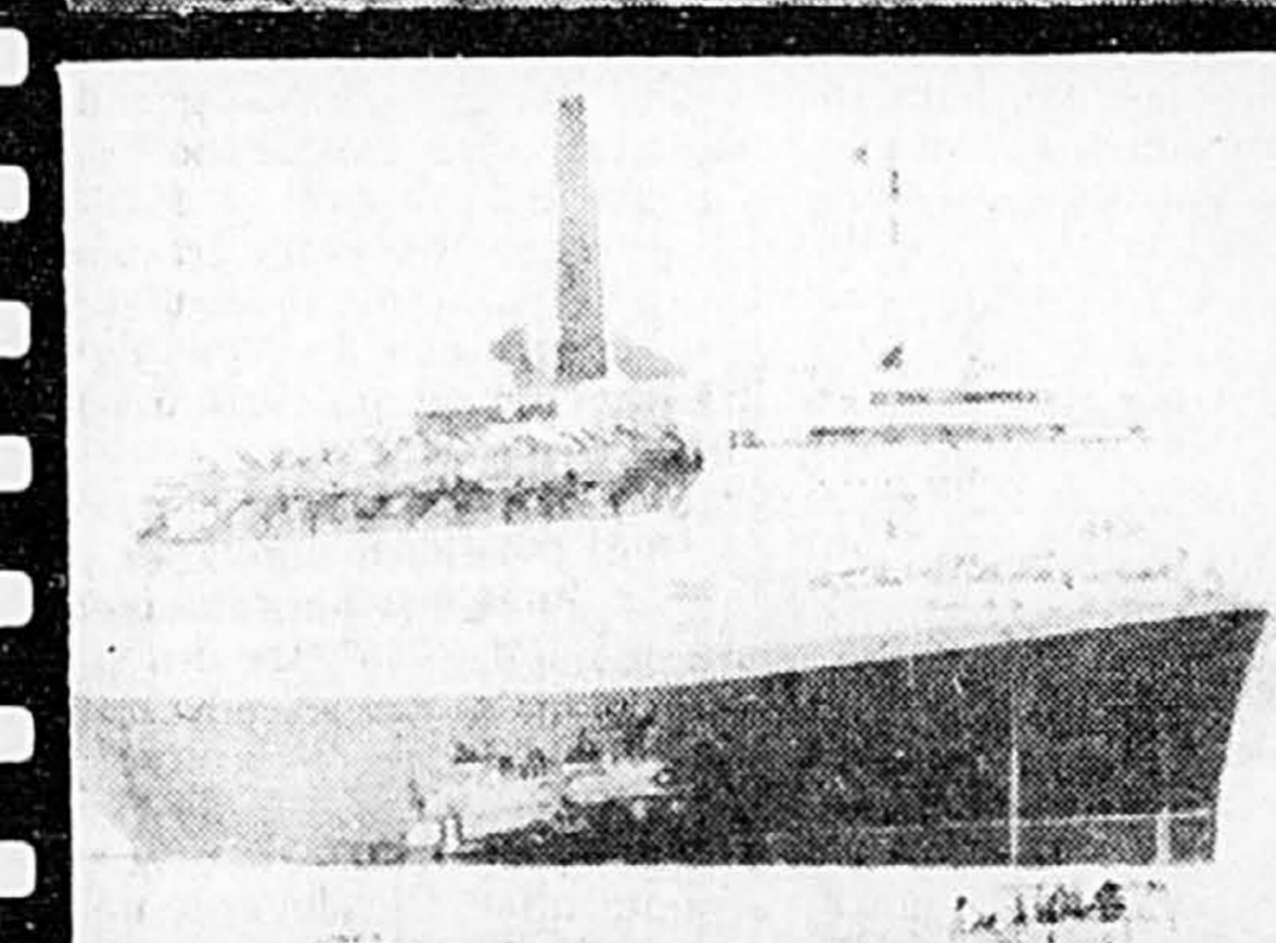
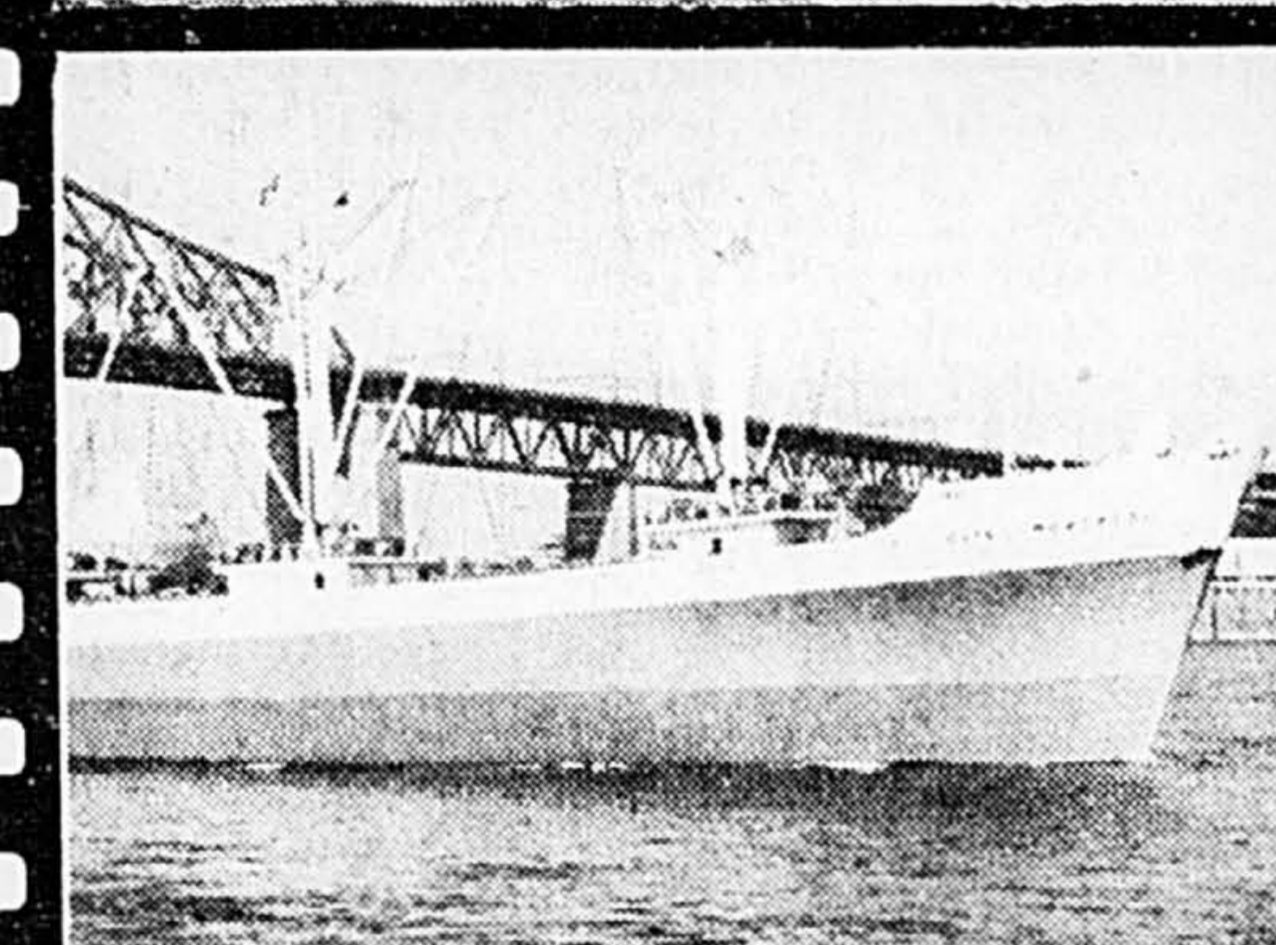
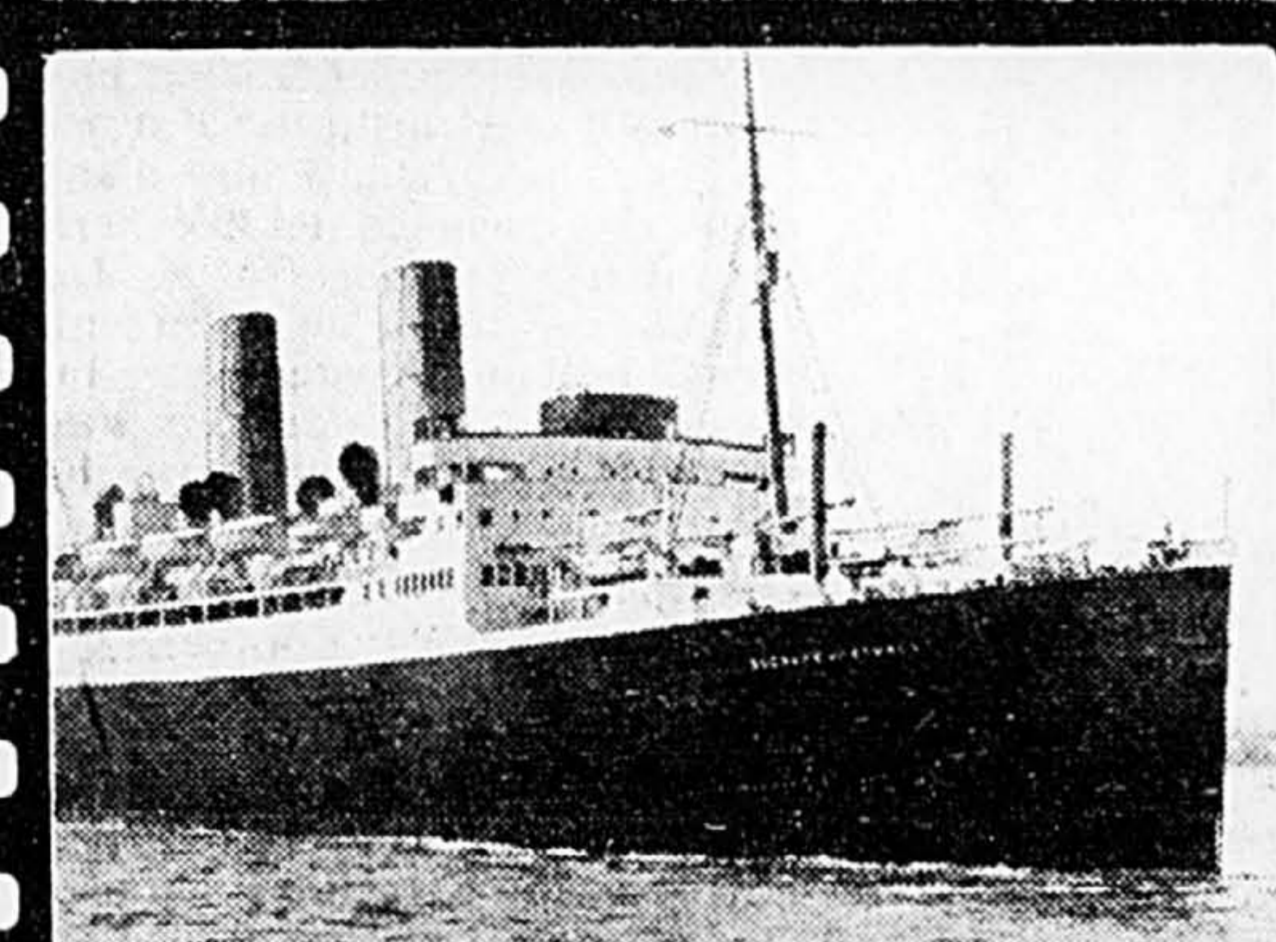
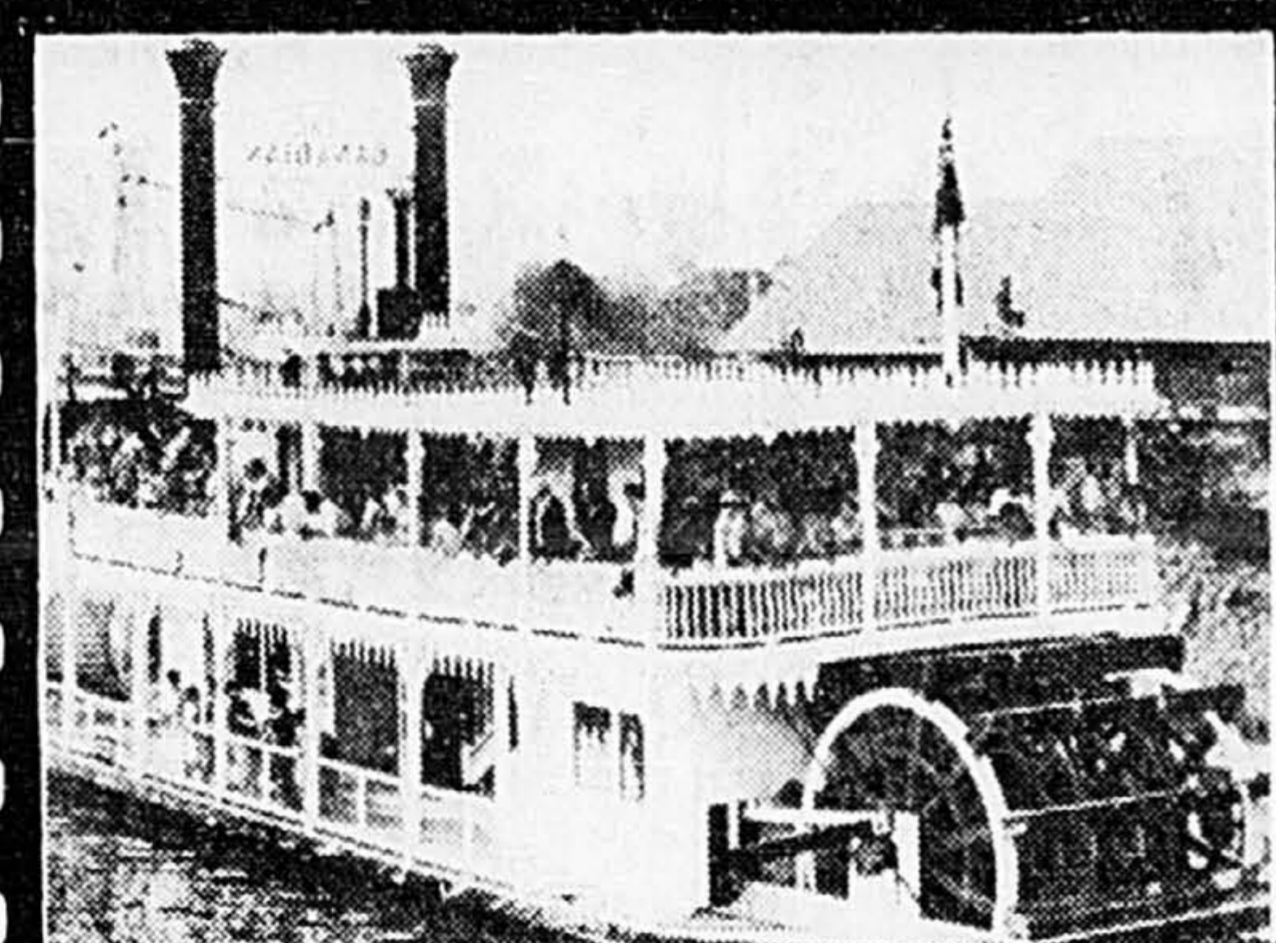
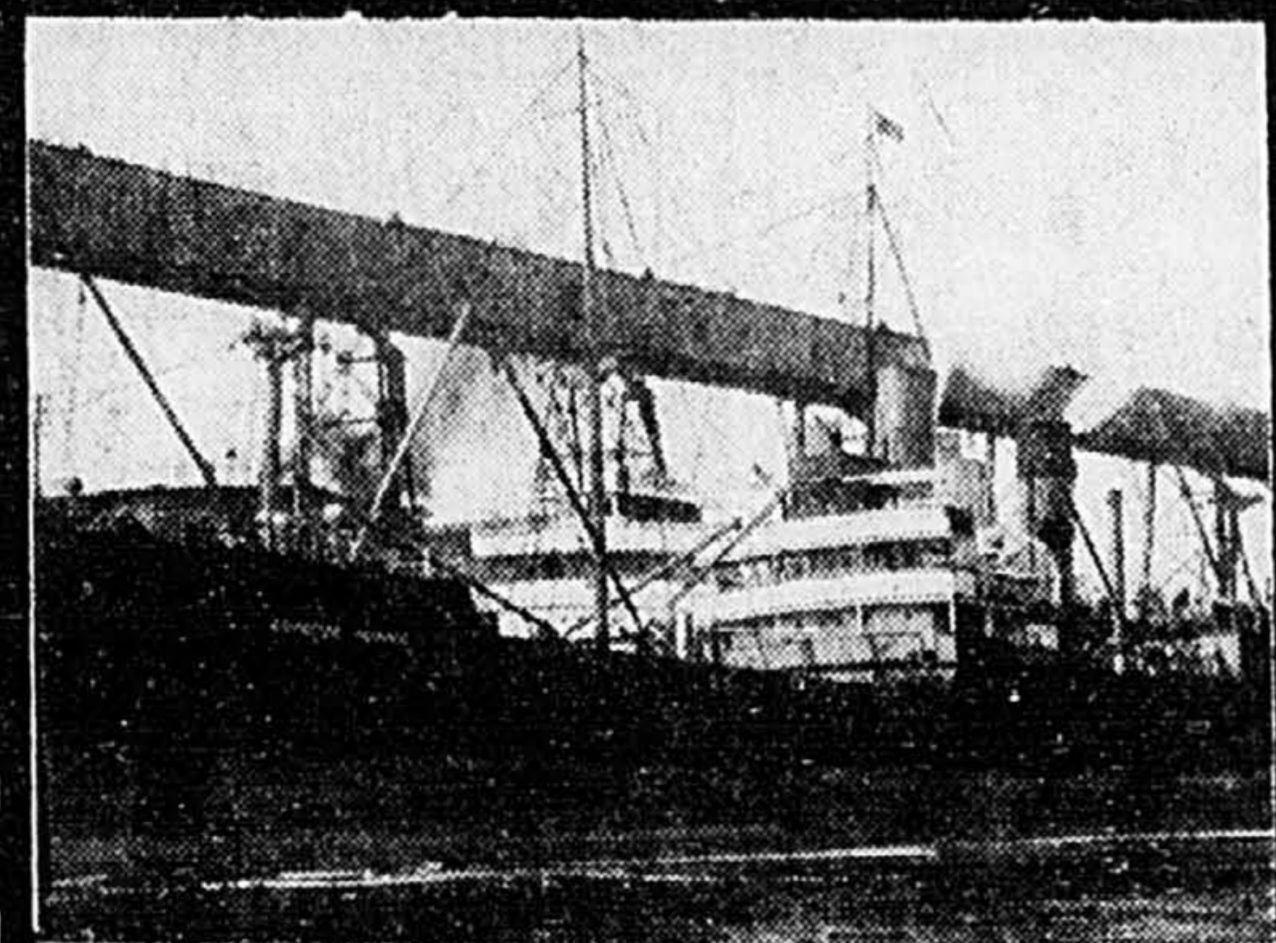
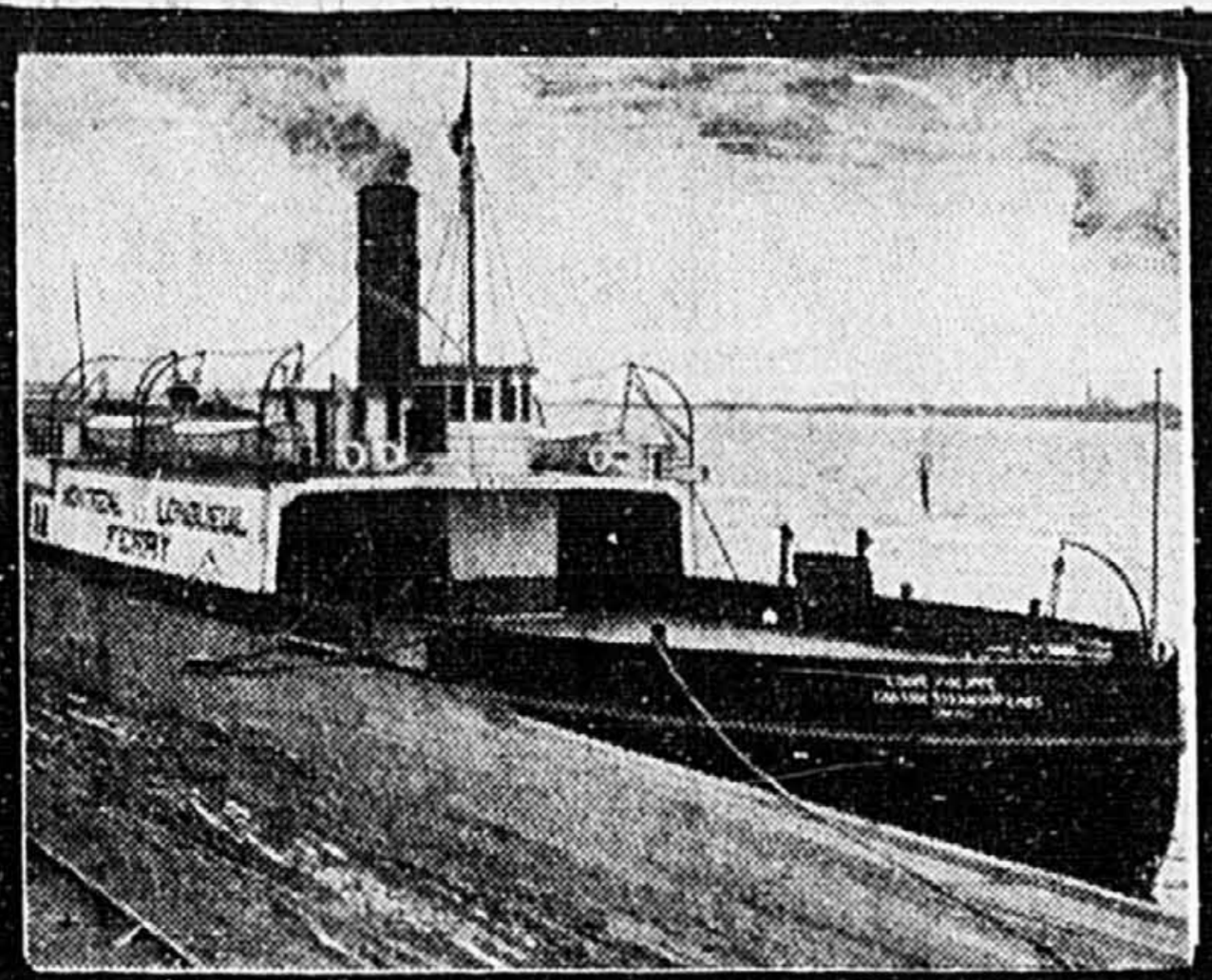
Leur mission: vous faciliter la vie en ville.

Si votre métro est si efficace, c'est grâce à eux.

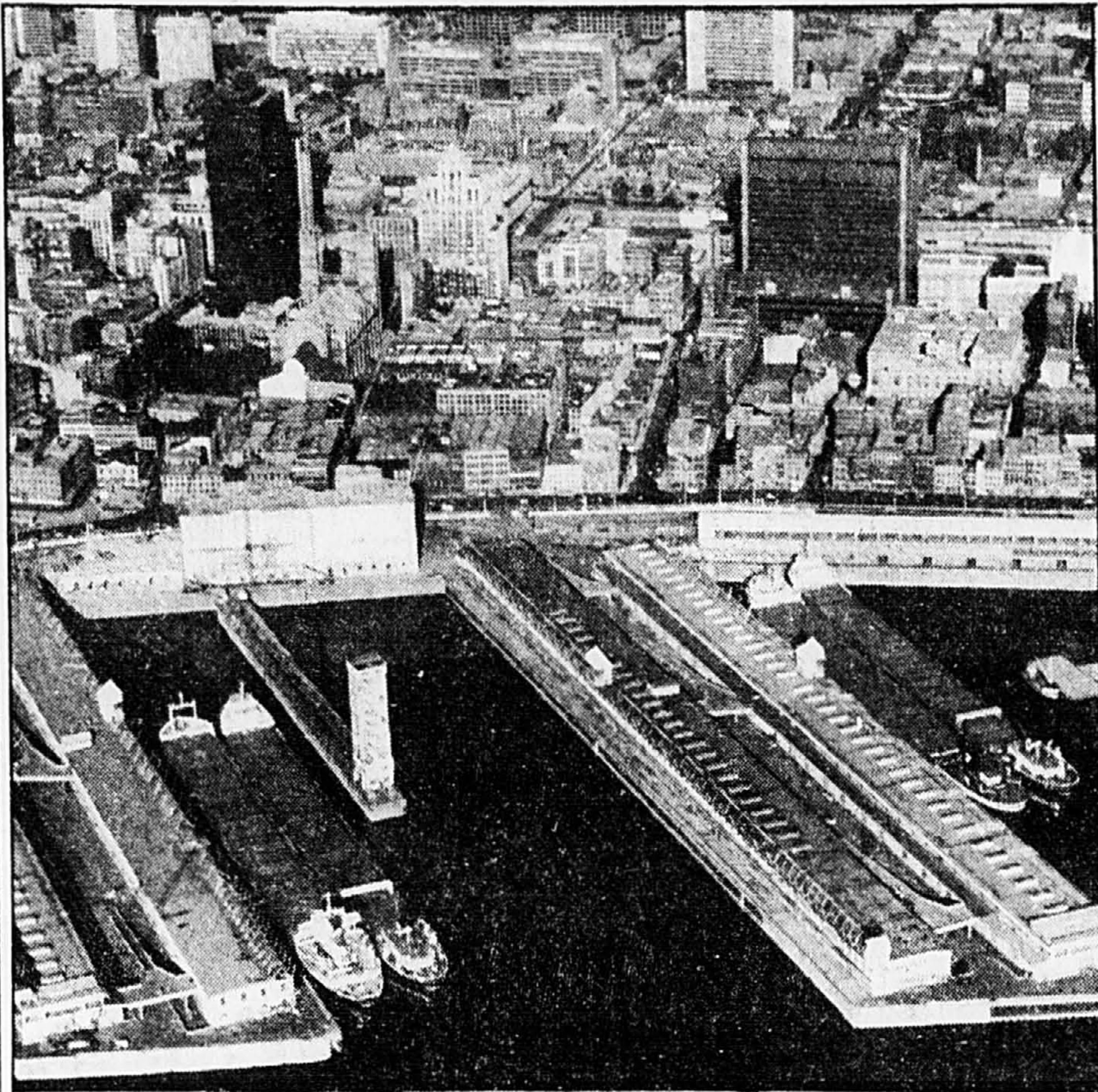
Rencontrez donc Daniel Pratte. Il y a toujours un métro ou un autobus tout près de chez vous.



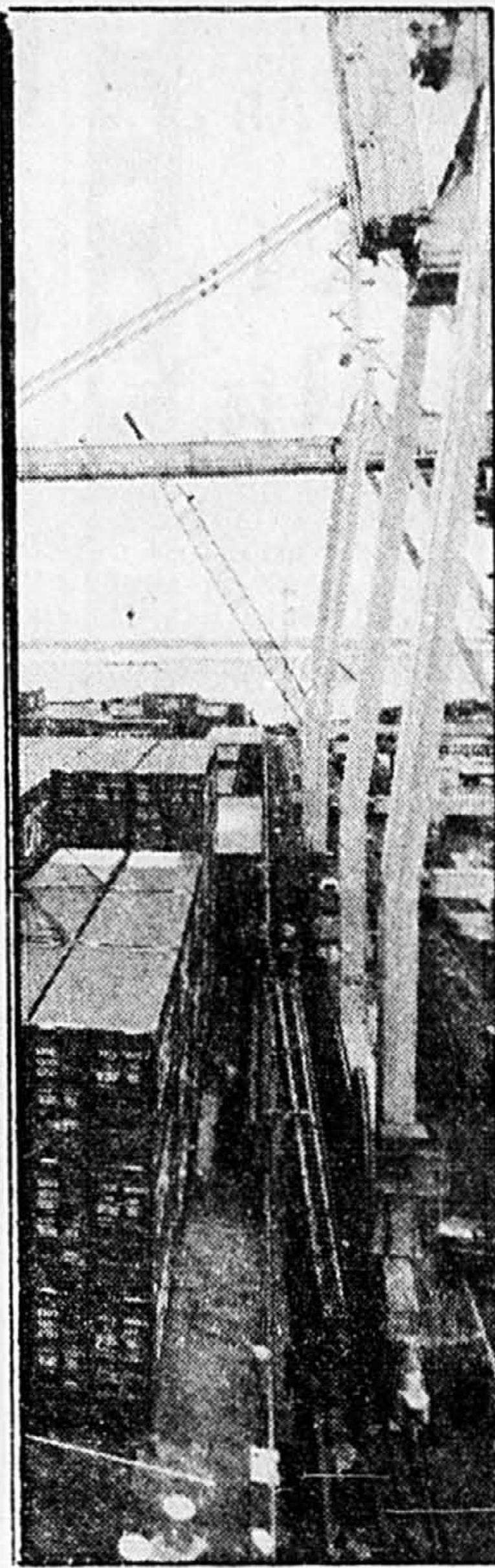
L'équipe C.T.C.U.M. À votre service, chaque jour.



Le transport maritime



Le port de Montréal, tel qu'il apparaissait il y a moins d'un an, au moment de la démolition de l'élevateur à grains numéro un. Photo Robert Mailloux, LA PRESSE



Un formidable trait d'union...

Des quais léchés par une eau malheureusement polluée et repoussante. Des navires attendant le moment de détendre les amarres, de lever l'ancre et de reprendre la haute mer vers un autre pays.

Des grues gigantesques d'une force fantastique et d'une incroyable mobilité.

Des trains qui déplacent d'étranges boîtes rectangulaires appelées « conteneurs », lesquelles, malgré leur apparence plus que modeste, contiennent parfois des cargaisons d'une richesse insoupçonnée.

Des élévateurs à grain aussi monstrueux qu'indispensables pour l'économie du port.

Pour le commun des mortels, voilà ce qu'est le port de Montréal, mais c'est aussi beaucoup plus.

Des ramifications partout dans le monde

Le port de Montréal, c'est plutôt un chapelet de navires en partance pour plus de 120 villes portuaires comme Montréal, situées dans 71 pays du monde, de tous les continents à l'exception de l'Océanie.

Que la ville de Montréal soit reliée à de grands ports comme Le Cap, Alger, Hambourg, Rio de Janeiro, La Havane, Barcelone, Le Havre, Liverpool, Bombay, Gènes, Naples, Venise, Casablanca, Rotterdam, Singapour, Colombo, Bangkok, Tunis, Leningrad, Mourmansk, il n'y a pas de quoi s'étonner.

Mais dites, vous connaissez Cotonou ? Roseau ? Santo Tomas ? Ashdod ? Corinto ? Calao ? Tartous ? Castries ? Sattship ? Mersin ? Hodelah ? Rijeka ? Matald ? Non ? Pourtant, chacune de ces villes est desservie à partir de Montréal, par une trentaine de lignes maritimes avec desserte internationale, selon une fréquence qui va d'hebdomadaire à mensuelle. Evidemment, certains noms d'entreprises, comme Manchester, Cast, CP Navigation, Dart, Arctic, Saguenay Maritime et Sofati, vous sont plus familiers parce que vous les voyez souvent sur les conteneurs. Mais des sociétés comme Contimar Lines GmbH, Loadline, Lykes Lines, Mambisa Line, Naviera Lavinel, Transports Merada Ltée et United Arab Shipping sont également des clients internationaux du port de Montréal.

À ces sociétés, il faudrait ajouter les 16 sociétés maritimes qui oeuvrent dans le port de Montréal et qui desservent aussi bien les Grands Lacs que les provinces maritimes et certaines villes du Bas-Saint-Laurent (dont ils sont souvent le seul lien vital avec la civilisation). Au premier nom qui vient à l'esprit, Canada Steamship Lines (dont l'histoire est d'ailleurs intimement liée à celle du port), il faudrait certes ajouter les noms des grandes pétrolières comme Gulf, Esso, Shell et Texaco, mais aussi ceux de Boréal Navigation, C.A. Crosbie, Halco Inc., Misener Transportation, Transport Desgagnés Inc., et plusieurs autres.

Consignataires et manutentionnaires

Aux transporteurs, s'ajoutent les 28 consignataires et les huit entrepreneurs en manutention qui vivent des activités portuaires.

Les consignataires sont responsables aussi bien de l'affrètement de navires que de l'acheminement de vos produits dans les meilleurs délais et aux meilleurs coûts possibles, tout en limitant au strict minimum les risques de pertes. Des noms ? Kerr Shipping, la Société maritime March Ltée, Columbus Intec Enterprises, Agence maritime SS Ltée, Saguenay Maritime Ltée, Morflot Freighliners (pour desservir les deux lignes soviétiques) et plusieurs autres encore.

Mais le port resterait inactif et ne pourrait rien sans les huit entrepreneurs en manutention, comme Logistec Arrimage Inc., Arrimage du Saint-Laurent Inc., la corporation Steveco Marine et Terminal Racine (Montréal) Ltée, qui assurent le chargement et le déchargement des navires.

LE PORT DE MONTRÉAL

On mesure mal le chemin parcouru depuis les éphémères quais de bois

À l'heure où Montréal se targue de posséder l'un des plus grands ports maritimes au monde, on mesure mal le chemin parcouru depuis les éphémères quais de bois qu'emportait chaque année la débacle printanière jusqu'aux imposantes installations portuaires actuelles.

JOANNE DESCHÈNES
Collaboration spéciale

Il serait difficile d'imaginer des débuts plus modestes que ceux du havre de Montréal. L'historien Jean Bruchési décrit ainsi l'aspect peu reluisant des lieux, à la fin du XVII^e siècle : « Le port, ou plus exactement, ce qui en tenait lieu : une grève bourbeuse qui, en certains endroits, servait de dépôt, de sorte que barques à voiles ou à rames, bricks ou deux-mâts devaient jeter l'ancre au large, sans jamais dépasser le Pied-du-Courant, (...) les canots seuls pouvant remonter le fleuve jusqu'à la Place Royale. »

Au cœur du continent, à mi-chemin entre les Grands Lacs et l'océan, le petit havre de Montréal jouissait certes d'une situation géographique privilégiée.

Mais il aurait fallu un génie pour prédire qu'il deviendrait la plaque tournante du commerce nord-américain, reconnaît Ernest Labelle, archiviste du port.

Port d'été

Le port de Montréal était doublement handicapé. D'abord, les glaces. Pendant longtemps, le gel du fleuve en hiver allait empêcher les bateaux de se rendre à Montréal. Jusqu'à l'arrivée des premiers brise-glaces et la construction de coques de bateaux en fer, le problème allait tracasser de nombreux experts et ingénieurs. En fouillant ses archives, Ernest Labelle a trouvé trace de quelques propositions originales soumises en vue de résoudre le problème.

Un ingénieur à l'imagination fertile avait projeté d'installer un câble électrique sous-marin entre Québec et Montréal. Il s'agissait alors, pour empêcher le fleuve de geler, « de lui donner un bon choc électrique » par intervalles, et le tour était joué !

Un autre avait conçu un système de miroirs qui, judicieusement situés, refléteraient les rayons du soleil sur le fleuve et feraient fondre la glace. Il suffi-

rait d'y penser ! L'astucieux inventeur, qui soutenait que son prototype fonctionnait à merveille, avait invité avec le plus grand sérieux les responsables du port à venir voir sa maquette « vers midi, par une journée ensoleillée », relate Ernest Labelle.

On devra attendre l'an 1962 pour voir le port ouvert toute l'année.

L'Émérillon ne passe pas

Mais le principal obstacle au développement du port de Montréal demeura, pendant des années, la trop faible profondeur du chenal du fleuve, entre Québec et Montréal. À certains endroits du lac Saint-Pierre, il n'y avait alors pas plus de 11 pieds d'eau, neuf en été ! Le risque d'échouage était grand...

Jacques Cartier fut le premier à affronter le problème : à son deuxième voyage sur le Saint-Laurent, il dut laisser l'Émérillon à Sorel et remonter jusqu'à Montréal en barque. Le port lui-même ne pouvait accueillir près de la rive que de petites embarcations.

Aussi le déchargement des plus gros navires se faisait-il encore, au début du XIX^e siècle, à

l'aide de charrettes tirées par des chevaux « qui étaient conduites le plus loin possible dans l'eau pour prendre les marchandises déchargées des bateaux (...) ; quelquefois les voitures allaient si loin dans l'eau qu'elles flottaient », comme le raconte un voyageur du temps.

Le port connaît alors une époque de développement anarchique. Chaque marchand construit son propre quai privé ; la rive du fleuve est considérée comme propriété publique, ce qui donne lieu à de nombreux conflits. En ce début de siècle, l'environnement du port subit — déjà ! — les effets de la pollution. Les archives contiennent des lettres de citoyens se plaignant des déchets qui jonchent le rivage et les ruelles des rues avoisinantes...

Avec la création, suite aux pressions des milieux d'affaires, de la Commission du Havre de Montréal en 1830, le gouvernement du Bas-Canada jette les bases de ce qui deviendra le port moderne. En construisant d'abord quais, rampes, murs de soutènement et canaux reliant Montréal aux Grands Lacs, puis

en entreprenant, en 1844, les travaux de dragage du chenal du fleuve qui se poursuivront, vaillent que vaillent, pendant 40 ans, et en introduisant les premiers trains, les commissaires du Havre permettront au port d'accueillir des bateaux de plus en plus gros, et de jouer bientôt un rôle crucial dans la croissance économique du pays.

Premier port à conteneurs au pays

Des cargaisons de bois et de potasse du début, le port de Montréal est passé à la manutention de millions de tonnes métriques de céréales, produits pétroliers et autres marchandises en vrac par année, sans compter les conteneurs.

Le directeur actuel du port, M. Dominic J. Taddeo, affirmait récemment que Montréal passerait prochainement au deuxième rang des ports à conteneurs de l'Est du continent nord-américain. L'augmentation de 32,6 p. cent enregistrée au premier trimestre de 1984 dans le secteur des conteneurs pourrait fort bien, si elle se poursuit au même rythme, lui donner raison.

Pourquoi pas une petite balade en traversier à l'île Sainte-Hélène?

Les « traverses » au Québec ont survécu à des siècles d'histoire. Il en existe encore 18 à travers la province, dont 12 sont exploitées par l'entreprise privée et six par le gouvernement du Québec.

MICHEL GIRARD

À moins que les gouvernements décident de se lancer dans l'onéreuse construction de nouveaux ponts, ces traversiers vont continuer pendant de nombreuses décennies encore à faire partie de notre patrimoine vivant des transports.

D'ailleurs, leur popularité ne semble aucunement faire de doute. À preuve, l'an dernier, les bacs des six traverses gouvernementales ont transporté sur le fleuve Saint-Laurent pas moins de 3,9 millions de passagers et 1,3 million de véhicules de tout acabit.

Voici les six traverses gouvernementales et leur distance respective :

Québec-Lévis (1 km), Matane-Baie-Comeau-Godbout (62,1 km), Île-aux-Coudres (3,7 km), Sorel-Saint-Ignace de Loyola (1,6 km), Île-aux-Grues (7,8 km) et Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine (1,6 km).

Parmi les 12 traverses privées, certaines se trouvent également sur le fleuve et d'autres

le long de diverses grandes rivières comme le Richelieu.

Si les habitants de la Vieille Capitale ont toujours le loisir de faire la balade en traversier entre Québec et Lévis, il y a belle lurette que les Montréalais n'ont plus cette chance.

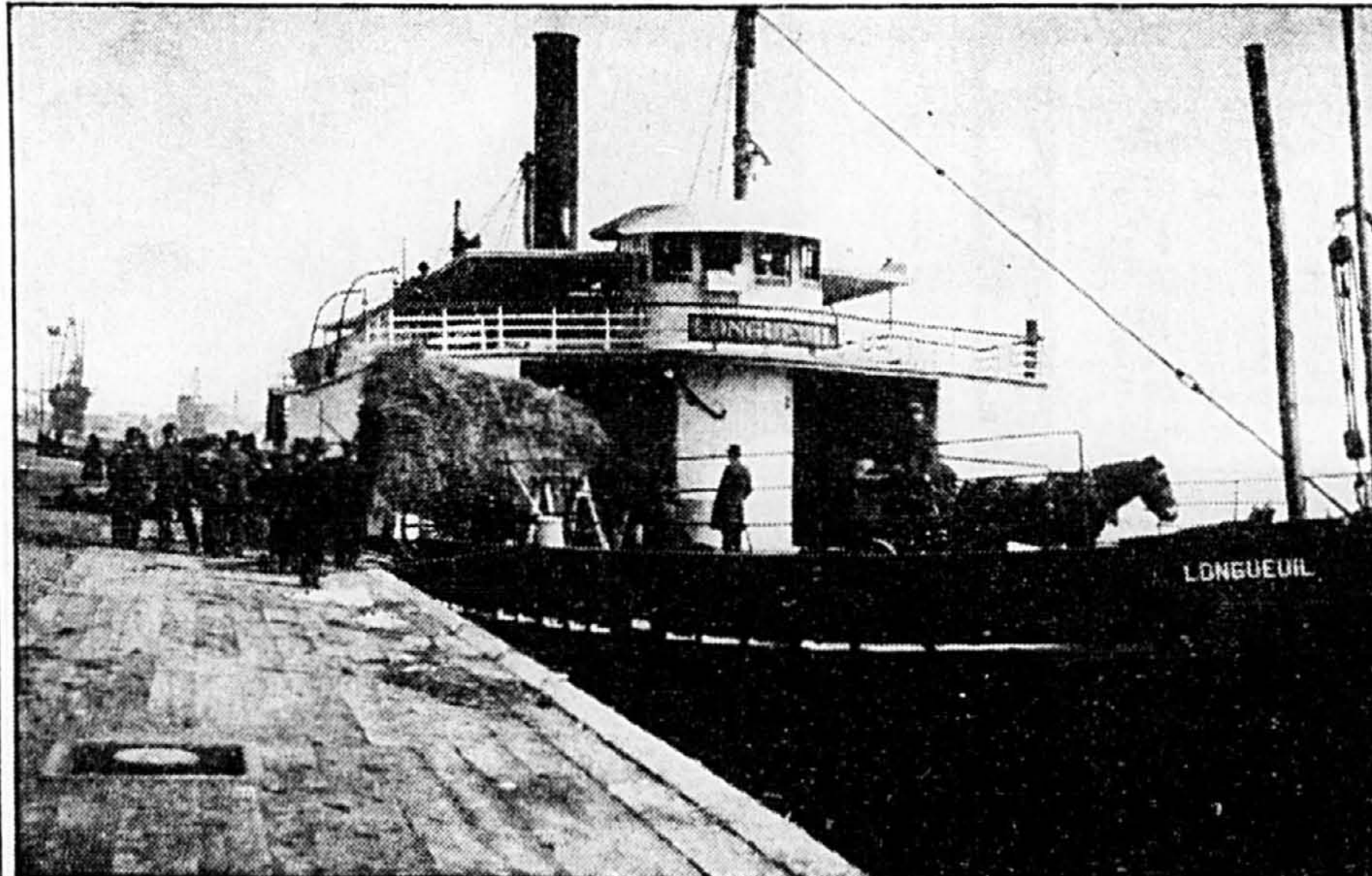
Le traversier de l'île Sainte-Hélène

En effet, la traverse Longueuil-Montréal a disparu vers 1930, soit l'année de l'ouverture du pont Jacques-Cartier. De 1922 à 1929, les Montréalais pouvaient aller se prélasser à l'île Sainte-Hélène grâce au traversier Garden City qui faisait, durant la saison estivale, la navette entre l'île et le quai Victoria.

L'ancêtre de nos puissants traversiers modernes est nul autre que le canot d'écorce (algonquin ou iroquois), utilisé dès le début de la colonie pour établir un lien de communication et de transport entre les deux rives du Saint-Laurent, à la hauteur de Québec et Lévis.

Vers la fin du XVII^e siècle, on a connu l'époque des canotiers dont le métier consistait à transporter des passagers et des marchandises. Ils possédaient de gros canots de bois pouvant contenir une vingtaine de personnes, comparativement à seulement quatre pour les petits canots d'écorce.

En raison de la croissance de



Avant la construction du pont Jacques-Cartier (ex-pont du Havre), c'est un traversier, le Longueuil, qui assurait la liaison entre Montréal et la rive sud. Un autre traversier, le Garden City, permettait aux Montréalais de se rendre dans l'île Sainte-Hélène. Photothèque LA PRESSE

la demande, tant au chapitre des passagers que des marchandises, il fallut moderniser le service de traversiers.

Les bateaux à manège

Ainsi, la traverse Québec-Lévis vit apparaître, au début du XIX^e siècle, les premiers bateaux à manège, mais par la force de trois ou quatre chevaux qui faisaient tourner une grosse roue d'engrenage placée dans les flancs du navire. On pouvait y transporter animaux et passagers.

Le premier bateau à vapeur, le Lauzon, entra en service en 1818. La compagnie qui l'exploitait fut la première entreprise à mettre sur pied entre Québec et Lévis un véritable service, avec horaire régulier, billets, etc.

La première loi réglementant l'exploitation des traversiers fut sanctionnée en 1853. Les propriétaires étaient ainsi obligés de détenir une « licence ». En outre, cette loi donnait au gouvernement le droit de réglementer les tarifs, les horaires, etc.

En 1863, le conseil municipal de Québec décida de céder, par une vente aux enchères, l'exclusivité du service de traversiers Québec-Lévis à une seule entreprise... pour la somme de \$2 005 par année.

Cette « exclusivité » changea de mains par la suite à plusieurs reprises. Et en 1909, un nouveau groupe, incorporé sous le nom de « La Traverse de Lévis », obtint la concession du service. Ce groupe avait à sa tête le maire de Lévis, Alphonse Bernier.

Au fil des ans, le service s'améliora constamment, mais l'ouverture du pont de Québec fit perdre à la traverse de nombreux clients.

Enfin, en 1971, la traverse Québec-Lévis, devenue non rentable, fut nationalisée par le gouvernement du Québec qui, de toute manière, la subventionnait depuis de nombreuses années.

Depuis ce temps, le gouvernement provincial a nationalisé cinq autres traverses et subventionne aussi des traverses privées. Il débourse à ce poste annuellement \$14 millions.

Mais cela demeure un bon placement. Imaginez ce qu'il lui en coûterait pour remplacer toutes ces traverses par des ponts !

Le transport maritime

Navigation d'hiver: les Québécois ont pavé la voie

Bien sûr, les marins danois de la ligne polaire Lauritzen et, après eux, les robustes cargos soviétiques arborant la faucille et le marteau, ont marqué les principaux jalons de la navigation d'hiver sur le Saint-Laurent, mais ce sont des Québécois qui leur ont pavé la voie.

Tributaires du fleuve qu'ils ont appris à dompter au cours de trois siècles, les Québécois ont démontré dans cette longue conquête de plusieurs décennies les mêmes qualités de vaillance et d'habileté manifestées jadis, dans le ciel, par les pilotes de brousseau, sur les routes, par les pionniers du camionnage. Les uns et les autres ont été à leur façon de courageux pionniers et ont surmonté, avec des succès et étonnant encore, l'adversité de l'hiver.

DENSIMASSE

Avant les Européens, un industriel québécois, J.-Edouard Simard, magnat du transport maritime et de la construction naval, établi à Sorel, déterminé à ne pas se laisser damer le pion par d'autres concurrents, a eu l'audace aux premiers jours de janvier 1963 de lancer l'orgueil de sa flotte, le *Maplebranch*, à

l'assaut des glaces et des embâcles du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, l'enjeu ultime, car la navigation d'hiver, réalisée par étapes, était déjà depuis trois ans un fait acquis au port de Québec et, depuis un an, à Michemín, au port de Trois-Rivières.

Audacieux complices

Pour cela, l'armateur de Sorel a trouvé des complices tout aussi audacieux que lui: le capitaine Michel Goulet, une espèce de « Gilles Villeneuve » de la navigation fluviale, et deux vieux loups de mer, les capitaines de brise-glaces Marchand et Caron, passés maîtres dans l'art de mater les vents, les courants contraires, la glace et le brouillard.

Dans le sillage des brise-glaces à feuille d'érable, le *Maplebranch*, caboteur devenu cabotin, brûlera la politesse aux océaniques des pays vikings, arrivant bon premier à Montréal. Pendant quelques années encore, le cabotage aura le dessus sur les navires étrangers venus glaner quelques lauriers de cette olympiade maritime.

Appui inconditionnel des pilotes

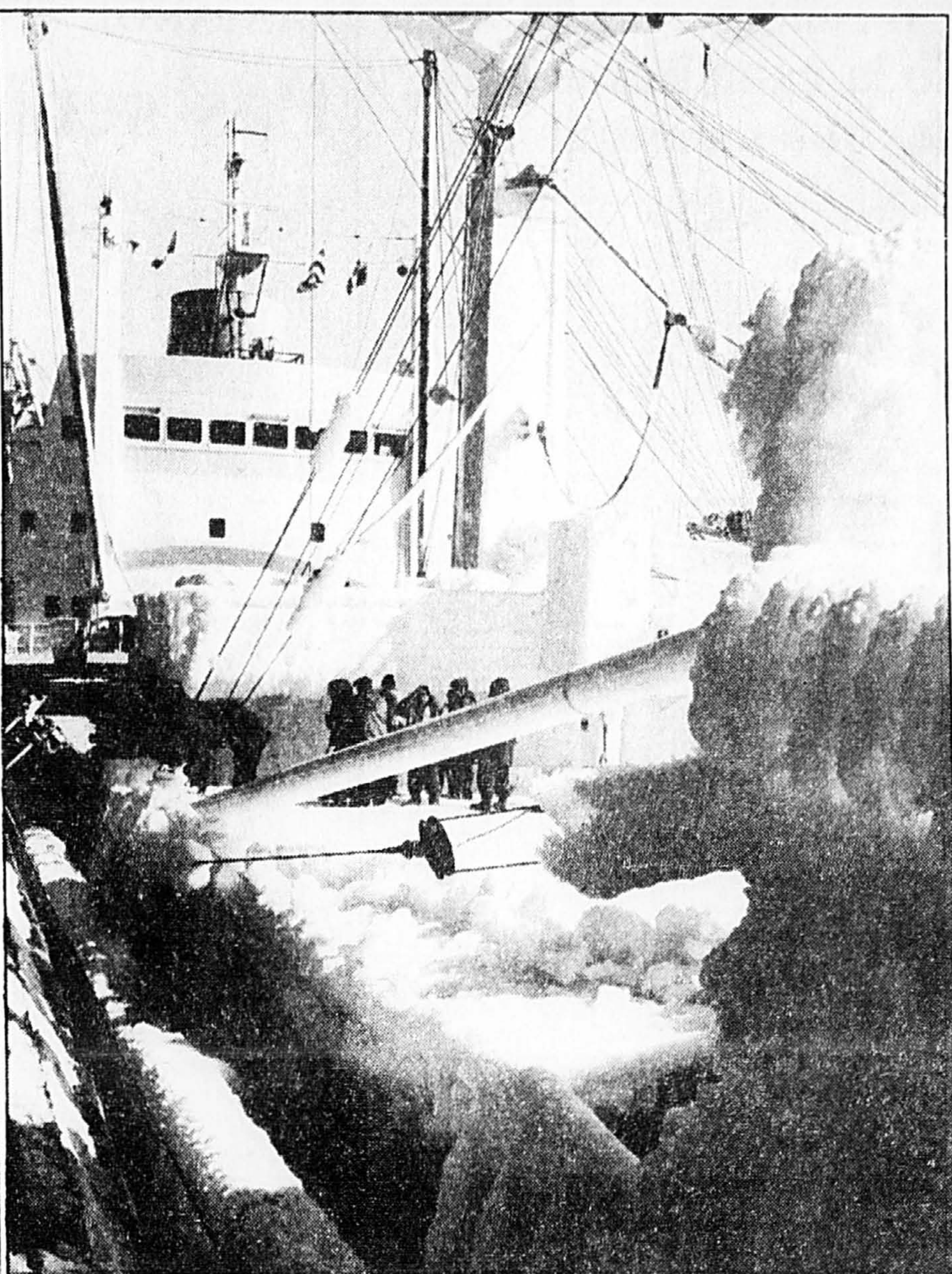
Dans cette saga qui aura duré

près d'un quart de siècle, il faut faire entrer de plein droit un autre groupe de Québécois rompus depuis longtemps aux difficultés de la navigation sur le fleuve: les pilotes du Saint-Laurent qui, dans l'ombre des capitaines et des timoniers, non seulement ont poussé au maximum leur compétence professionnelle, mais ont accordé un appui indéfectible à ce renforcement de l'économie, rompant sans arrière-pensée avec de vieilles habitudes de six mois de vacances en Floride ou de chaise berceuse à la maison. La navigation d'hiver a en effet été un facteur-clé de l'augmentation des tonnages des marchandises manutentionnées annuellement dans les ports du Saint-Laurent.

Victoire scientifique

Parallèlement à ces exploits sur le terrain (lire: sur l'eau), un homme, un autre Québécois, l'ingénieur Maurice Boudreau, à l'emploi du ministère fédéral des Transports, a fait de la transformation du chenal maritime l'oeuvre de sa vie. Après plusieurs années d'observations et d'études des phénomènes de la formation des glaces depuis la tête de l'estuaire jusqu'au golfe et des causes d'embâcles, l'ingénieur en était venu à circonscrire les données générales du problème à trois points précis: le lac Saint-Louis et le bassin de Laprairie, le lac Saint-Pierre et le goulet de Cap-Rouge, au pont de Québec.

Cet ingénieur diplômé de Polytechnique, qui partage maintenant une retraite dorée entre le golf et la rédaction de ses mémoires, n'a pas hésité à réaliser les travaux gigantesques dont ses études lui avaient révélé la nécessité: élargissement du chenal de 400 à 800 pieds (mais jusqu'à 1000 pieds à certains endroits stratégiques), dragage (quelque 16 millions de verges cubes de déblais ont été retirés du lit du lac Saint-Pierre), redressement de certains coudes trop accentués. Boudreau a même rogné des morceaux importants de certaines îles du lac Saint-Pierre pour donner au chenal la largeur voulue.



Le meilleur exemple que souvent, une image vaut mille mots.

Photo Michel Gravel, LA PRESSE

Ces réalisations techniques tenant compte des vents dominants, des marées, de la vitesse des courants et de multiples autres facteurs, ont toutes eu pour objectifs d'assurer le libre cours des glaces depuis le bassin de Laprairie jusqu'à leur dispersion dans les eaux du golfe.

Longue querelle

La conquête des glaces du Saint-Laurent, maintenant chose faite, a alimenté pendant des années la querelle entre les ports du littoral atlantique et ceux du Québec, plaçant Ottawa dans l'eau chaude.

Depuis les débuts du siècle, Halifax, Saint-Jean et Sydney appuyaient leur économie sur la fréquentation des océaniques en hiver alors que la route du Saint-Laurent jusqu'à Montréal leur était interdite par les glaces. Lorsque les brise-glaces du fédéral commencèrent à libérer le chenal, en premier lieu pour prévenir les inondations du printemps, ces ports de l'Atlantique virent dans ces opérations une menace à leur économie traditionnelle. Ils s'y opposèrent vivement. Mais, à la longue, ils ne purent empêcher le progrès et les impératifs du commerce qui

commandaient aux armateurs d'Europe de se rendre coûte que coûte jusqu'à la tête de la grande avenue maritime, jusqu'au coeur du continent.

Avec le temps, les ports atlantiques orientèrent différemment leur marketing et jouèrent la carte de « ports ouverts à l'année longue » tout comme ceux du Saint-Laurent.

Aujourd'hui bien assurée, grâce aussi à l'adaptation des brise-glaces aux techniques nouvelles, la navigation d'hiver est un fait acquis qui a quand même accaparé les énergies des Québécois pendant un quart de siècle.



L'ingénieur Maurice Boudreau, aujourd'hui à sa retraite, a consacré sa vie à l'étude de la formation des glaces sur le Saint-Laurent. Photo Michel Gravel, LA PRESSE

Les « laquiers »: un rôle de premier plan dans l'économie canadienne

La Voie maritime du Saint-Laurent, telle que nous la connaissons aujourd'hui, n'a que 25 ans, mais son histoire remonte, à vrai dire, à la dernière partie du 19e siècle, alors que l'industrialisation s'intensifiait et que l'agriculture, dans l'Ouest, commençait à produire des moissons importantes.

ANGUS LAIDLAW Collaboration spéciale (*)

Au tournant du siècle, les États-Unis et le Canada, tout à la fois, firent connaître leur intérêt grandissant pour une voie maritime plus profonde, capable d'accueillir des vaisseaux transportant de grandes quantités de blé ou de minerai de fer, par exemple.

En 1895, la Commission des voies maritimes profondes fut formée par les deux gouvernements pour mener une étude concernant la faisabilité d'une voie maritime aux dimensions plus imposantes. Les résultats de cette étude et de travaux ultérieurs démontrèrent que l'idée en séduisait plusieurs. On était cependant loin de se douter, à cette époque, que deux guerres mondiales allaient survenir coup sur coup et que des difficultés économiques et politiques allaient empêcher de réaliser ce que l'on envisageait, au début, comme un projet bilatéral. De sorte qu'il fallut attendre 1952 pour que les véritables travaux de planification ne soient entrepris, travaux portant sur la partie est de la Voie maritime.

Un projet gigantesque

La section « Montréal-Lac Ontario » était un projet gigantesque à bien des égards. Sa construction nécessita quatre années et demie de travail. Il fallut exproprier une superficie de quelque 260 km² pour mener à bien le projet. De nouvelles agglomérations virent le jour et on relocalisa des maisons se trouvant sur des aires qui allaient être inondées.

Sur le chantier de construction long de 180 km, 360 millions de tonnes de roc furent déplacées. Dans la région de Montréal, on a dû modifier la structure de quatre ponts pour porter la hauteur libre à 36,6 m et permettre ainsi aux grands vaisseaux de

naviguer tout le long de la Voie. Aussi fallait-il faire ces modifications sans trop perturber la circulation par rail et par route allant et venant de Montréal.

Quand le projet fut complété en 1959, ce fut un grand jour pour les deux pays intéressés. La Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs était et demeure la plus grande du genre dans le monde, avec ses 3840 km. Elle permettait désormais aux océaniques de se rendre jusqu'à Thunder Bay et Duluth. Et les navires des Grands Lacs qui, auparavant, devaient s'arrêter à la source du Saint-Laurent pour transborder leurs marchandises sur de plus petits bateaux allant vers l'est et empruntant les canaux déjà existants, pouvaient maintenant descendre eux-mêmes le Saint-Laurent et se rendre jusqu'aux ports des Maritimes.

Du canoë indien au laquier ultra-moderne

Tous ces projets — depuis le « canal Casson » jusqu'à la Voie maritime moderne — étaient des entreprises ambitieuses en leur temps, mais toutes suivirent l'évolution de la flotte naviguant sur les Grands Lacs. Après les grands canots indiens dont la longueur pouvait varier entre 12 et 40 pieds, vint le « bateau », une embarcation légère, longue (si l'on considère sa largeur) et qui était plus ample en son milieu qu'en ses extrémités. On pouvait la faire avancer en se servant de rames, de perches et de voiles, et les plus grosses d'entre elles pouvaient transporter cinq ou six familles, armes et bagages.

La construction du *Frontenac* à Fort Frontenac (devenu aujourd'hui Kingston), en 1678, inaugura l'ère de la voile sur les Grands Lacs. Jaugeant 10 tonnes, le navire fut utilisé par Robert Cavalier, Sieur de La Salle, dans les premières étapes de ses explorations à l'ouest. Laissant le *Frontenac* à la rivière Niagara, Cavalier et les membres de son équipage contournèrent à pied les chutes Niagara et entreprirent la construction d'un autre navire en amont des chutes, navire qui devait servir au commerce des fourrures sur les Grands Lacs se trouvant plus à

l'ouest. Le *Griffon* fut ainsi le premier véritable navire commercial sur les Grands Lacs.

Par la suite, les innovations technologiques sur les Grands Lacs allèrent de pair avec d'autres développements observés ailleurs; ainsi, l'apparition du système de propulsion à vapeur au début du 19e siècle vit les flottes augmenter rapidement sur les Grands Lacs. La construction de navires franchit une étape importante avec la création du « dos de baleine », que l'on nomma ainsi en raison de son apparence particulière. Le premier des bateaux construits de cette façon avait une longueur de 145 m, un bau de 17 m, une profondeur de 9 m, une capacité de transport de 7 000 tonnes, et un tirant d'eau de près de 6 m. Les voiliers continuaient de jouer un rôle prépondérant parmi la flotte de quelque 1 800 bâtiments qui sillonnaient les Grands Lacs dans les années 1880.

Avec l'ouverture de la Voie maritime en 1959, on mit l'accent sur des bateaux aussi larges que le permettaient les nouvelles écluses. La voie pouvait maintenant accueillir des bâtiments de quelque 240 m de longueur, de 25 m de largeur et ayant une profondeur d'environ 8 m. Dans l'industrie du transport, où la compétition était on ne peut plus féroce, les dimensions idéales des navires étaient de la plus haute importance.

L'art de piloter dans les canaux

C'est ainsi que naquirent les fameux transporteurs canadiens de marchandises en vrac, construits de façon à s'adapter parfaitement aux dimensions des écluses. Les caractéristiques usuelles sont: longueur de 240 m, bau de 25 m, profondeur de 13 m et capacité de 25 000 tonnes ou plus. Après ces bâtiments, on fit construire des bateaux surnommés « auto-déchargeurs », dont les dimensions sont semblables aux navires classiques, mais qui comportent un système de convoyeur capable de décharger, mécaniquement, les marchandises en vrac à un rythme variant de 4 000 à 5 500 tonnes à l'heure.

Quiconque a déjà pris le gou-

vernail d'une embarcation de plaisance et tenté de la mener à quai est à même d'apprécier ce qu'il faut de talent et de jugement pour conduire, en toute sécurité, un bateau rempli à pleine capacité, faisant 240 m de long, à travers la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. D'un côté, il faut se débrouiller dans les étroits couloirs que représentent les écluses des trois canaux à emprunter. D'un autre côté, les équipages et les bâtiments doivent affronter d'affreuses tempêtes sur ce qu'il est convenu d'appeler les cinq mers intérieures.

Bien que des accidents se produisent et que les désastres ne soient pas chose inconnue, la flotte de la Voie maritime et des Grands Lacs a un bon dossier en matière de sécurité. Cette donnée et d'autres caractéristiques de la Voie et des flottes peuvent être mises en perspectives par d'autres statistiques.

Les bateaux des Grands Lacs (on utilise également le terme de « laquiers ») appartenant à 17 compagnies jouent un grand rôle dans le commerce canadien. (Les Montréalais connaissent peut-être un peu mieux la société Canada Steamship Lines, à cause de son importance et de la présence de son siège social à Montréal, mais elle n'est pas la seule, comme on peut le constater.)

Sur les Grands Lacs et sur le Saint-Laurent, ils ont transporté 79 millions de tonnes de biens en 1983: des céréales de l'Ouest et du charbon, du minerai de fer du Labrador et du Québec, des produits pétroliers en provenance et en direction de raffineries le long de la Voie maritime, sans compter le sel, la pierre à chaux, le gypse, le ciment, la potasse et une demi-douzaine d'autres marchandises en vrac.

Il ne fait pas de doute qu'en dépit de fluctuations occasionnelles dans la santé de notre économie, les perspectives de croissance de l'activité dans la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs sont excellentes.

(*) Traduction d'un texte écrit en exclusivité pour LA PRESSE. L'auteur est membre de l'Association marine du Dominion.



La navigation d'hiver est relativement récente. Pourtant, dès 1901, comme en témoigne cette première page, LA PRESSE avait entrepris une campagne afin que le fleuve soit maintenu ouvert pendant tout l'hiver, et elle avait même affrété un « stémier », baptisé du nom de LA PRESSE, pour prouver que la chose n'avait rien d'utopique.

Le transport maritime

Un Sulpicien à l'origine de la canalisation des voies navigables

Lorsque François Dollier de Casson, supérieur des Sulpiciens en Nouvelle-France et seigneur de l'île de Montréal, accorda, le 30 octobre 1700, un contrat de 13 000 livres à Gédéon de Catalogne pour la construction d'un canal qui permettrait d'éviter les rapides de Lachine, il posait un geste qui devait faire de lui un des précurseurs de la Voie maritime du Saint-Laurent.

GILLES GAUTHIER

Catalogne s'engagea à terminer l'ouvrage en juin 1701, mais les difficultés s'accumulèrent au point qu'on dut abandonner le projet, complété aux deux tiers, peu après le décès de Dollier de Casson en septembre 1701.

Avant d'investir massivement dans les chemins de fer, le Canada se dota au 19e siècle de réseaux de transport fluvial, dont le plus important était celui du Saint-Laurent, complété en 1848 pour faire face à la construction du canal Érié dans l'État de New York, qui avait notamment eu pour effet de réduire considérablement le rôle économique de Montréal.

La riposte au canal Érié

D'une longueur de 584 km et creusé entre 1817 et 1825, le canal Érié, qui comptait 82 écluses, reliait Buffalo à Albany et de là à New York par la rivière Hudson.

Des canaux avaient déjà été construits un peu auparavant au Canada, mais plusieurs s'avèrent insuffisants dès qu'ils eurent été complétés. Ainsi le canal Lachine, construit de 1821 à 1824 au coût de 106 601 livres, payé par le gouvernement du Bas-Canada à l'exception d'une somme de 10 000 livres versée par Londres en échange du passage sans frais de ses navires et fournitures militaires, fut agrandi dès les débuts du gouvernement d'Union, qui avait décidé de construire sur le fleuve et les Grands-Lacs un système de canaux qui puisse répondre aux besoins de l'époque. Des travaux exécutés de 1843 à 1848

permirent de porter de 1,5 m à 2,75 m la profondeur du canal Lachine, qui avait une longueur de 13,5 km.

Le canal de Cornwall fut ouvert à la navigation en 1843. Les écluses de bois du premier canal Welland, qui avait été inauguré en 1829 et qui permettait de relier les lacs Ontario et Érié séparés par les chutes Niagara (une dénivellation de 99,2 m), furent remplacées par des écluses de pierre lors des travaux d'agrandissement effectués de 1842 à 1845. On construisit les canaux de Beauharnois et de Williamsburg.

Ainsi, au milieu du 19e siècle, une voie continue était offerte de la mer au lac Érié aux navires ayant un tirant d'eau de 2,4 m et moins. Dans la région du Richelieu, était inauguré en 1943 le canal de Chambly, long de 20 km et comptant neuf écluses. Précédemment, le canal Rideau (203 km et 47 écluses), permettant de relier Montréal à Kingston en passant par l'Ontario, avait été aménagé (de 1826 à 1832) à des fins de défense militaire contre les Américains.

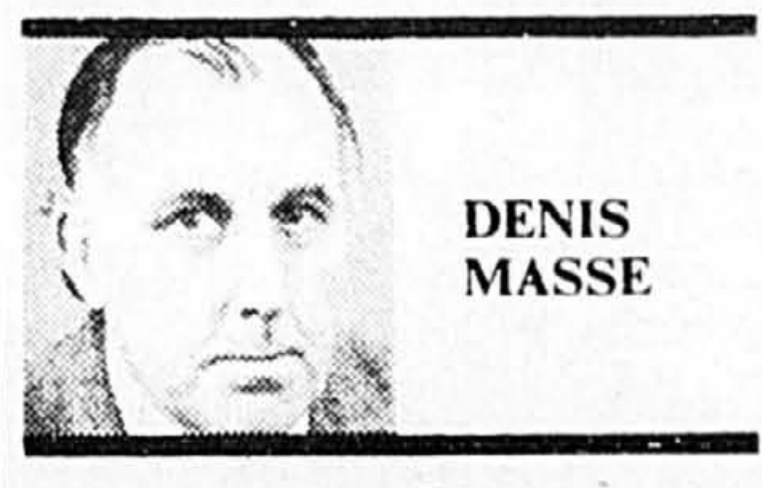
Mais la voie navigable du Saint-Laurent et des Grands Lacs commença presque aussitôt à subir la dure concurrence du rail et dut se moderniser pour survivre. Le canal Lachine fut encore agrandi de 1873 à 1881 et, en 1901, il pouvait accueillir les bateaux ayant un tirant d'eau de 4,3 m. Tous les canaux du Saint-Laurent et celui de Welland auront cette profondeur en 1904. La construction du canal de Soulanges, qui remplaçait celui de Beauharnois, était complétée en 1899.

Un nouveau canal Welland fut complété en 1932 au coût de \$132 millions. Ses dimensions correspondaient aux normes minimales de la future Voie maritime du Saint-Laurent. Amorçées en 1895, les négociations canado-américaines en vue de cette canalisation du fleuve, marquées par le rejet par le Sénat américain d'ententes conclues en 1932 et 1941, aboutirent à la mise en oeuvre en 1954 d'un projet conjoint.

LA GARDE CÔTIÈRE

Pas seulement des brise-glaces..

Pour le commun des mortels, la Garde côtière canadienne, c'est les brise-glaces. Et les brise-glaces, dans notre région, c'est le *d'Iberville*, le *Montcalm*, et, pour les plus vieux d'entre nous, parmi les visions fugitives de nos souvenirs, surgira l'*Ernest Lapointe*, le *N. B. McLean*. Et, plus loin encore dans le passé, on se souviendra du *Mikula*, du *Lady Grey*, de l'*Arctic*. Mais là, on touche déjà à la légende dorée de la navigation fluviale.



DENIS MASSE

On dirait que les brise-glaces, dans leur robe écarlate, portent avec eux le renom de la Garde côtière. Ils assurent peut-être, en effet, l'un des services les plus visibles, l'une des protections les plus spectaculaires, manoeuvrent souvent sous les feux de l'actualité et jouent un rôle épique dans les épisodes les plus dramatiques de la vie en mer, mais il faut savoir qu'en voyant, cette grande dame de la scène maritime joue de multiples rôles aussi essentiels que le ravitaillement des postes de l'Arctique, le déglacage de nos artères navigables, le mouillage des bouées, l'entretien des phares, la guerre aux pollueurs, la gestion du trafic maritime et quantité d'activités administratives.

Aujourd'hui, la Garde côtière compte 165 navires dont 13 brise-glaces lourds et moyens, huit brise-glaces légers et un grand nombre de vedettes, de grands canots et canots de sauvetage. La section aérienne comprend 29 hélicoptères et un avion.

Quand LA PRESSE a commencé à paraître en 1884, on ne connaissait pas la Garde côtière comme telle : celle-ci n'a reçu son nom actuel qu'en 1962, un nom qui ne fut, du reste, sanctionné qu'au moment d'une réorganisation en profondeur en 1975.

Déjà, deux ans avant la naissance de LA PRESSE, en 1882, le naufrage du paquebot *Asia* dans la baie Georgienne, entraînant la mort de 98 personnes, avait soulevé une telle émotion que le gouvernement décida de ne plus rien laisser au hasard dans nos systèmes de navigation. Cela commença par l'institution du Service hydrographique dont la principale fonction est de faire des levés hydrographiques et tenir à jour les cartes marines.

Il fallait bien commencer par le commencement.

Il ne faut pas oublier qu'en 1878, le Canada était la quatrième puissance maritime du monde.

Dès la naissance de la Confédération en 1867, avait été mis sur pied un « département » de la Marine et des Pêcheries (il n'était pas encore question de ministères), chargé de tout ce qui relevait de la navigation au pays. C'est donc sous le parapluie de cet « office », mais beaucoup plus tard, que s'articula l'embryon de la Garde côtière.

Revenons à l'année de la fondation de LA PRESSE, il y a un siècle. Malgré toute la circulation maritime dont les eaux canadiennes sont témoins, malgré l'intense construction navale qui caractérise notre pays, la flotte auxiliaire du gouvernement se résume à quelques bâtiments : il y a le *Northern Light*, l'ancêtre de nos brise-glaces, construit chez Sewell à Lévis, navire plutôt médiocre que l'*Île-du-Prince-Édouard* a exigé comme condition d'entrée dans la Confédération pour assurer la navigation à longueur d'année dans le détroit de Northumberland ; puis quelques ravitailleurs de phares et baliseurs dont trois en fer : le *Druid*, le *Napoléon III*, construit en Écosse ; le *Neufeld* en service en Nouvelle-Écosse ; deux en bois : le *Lansdowne*, construit l'année précédente en Nouvelle-Écosse ; le *Sir James Douglas*, employé sur la côte du Pacifique, et enfin le *Neptune*, chasseur de phoques, en bois, affrété l'année même pour les expéditions à la baie d'Hudson, et *La Canadienne 2*, garde-pêche en acier, acheté en Écosse au coût de £8000.

Prévenir les embâcles
Au début du siècle, les autori-

tés songent sérieusement à assurer le libre cours des glaces sur le Saint-Laurent pour prévenir les embâcles entre Montréal et Québec et des inondations qu'ils ne manquent de causer, sans compter les avaries aux navires eux-mêmes lors des débâcles.

Pour répondre à ces besoins, on commande en 1904, en Écosse, deux navires qui reçurent les noms de *Champlain* et de *Montcalm*. Puis vint, en 1906, le *Lady Grey*, sorti d'un chantier anglais, qui devait être suivi du *Mikula* en 1916, du *Saurel* en 1929, du *N. B. McLean* en 1930 et du *Ernest Lapointe* en 1940.

Tous ensemble, ces navires ont assuré le plus fort du travail de briser les glaces au cours des deux guerres et durant la crise économique, jusqu'à l'arrivée d'une génération plus moderne de brise-glaces. Le *Lady Grey* eut une fin dramatique, sombrant de façon inoubliable à la suite d'une collision survenue alors qu'il tentait de libérer le traversier de Québec en 1955.

Effets de la « guerre froide »

Après la Seconde Guerre mondiale, l'intérêt accru du gouvernement pour le développement des régions arctiques amena des transformations radicales dans la construction des brise-glaces. Puis il y eut la « guerre froide », la construction de la ligne *Dew* (réseau avancé de pré-alerte), ce qui amena la nécessité d'approvisionner les régions de l'Arctique et d'escorter les convois de ravitaillement. Ces expéditions se faisant en été, les nouveaux brise-glaces pouvaient être affectés au service du Saint-Laurent en hiver. C'est dans ce contexte que fut construit le *d'Iberville* en 1952. Salué à l'époque comme le plus remarquable des brise-glaces de l'hémisphère occidentale, c'est grâce à son tonnage et à sa puissance qu'il eut droit à ce titre, car il devait bientôt être surclassé à d'autres égards, note l'historien officiel de la Garde côtière canadienne, Thomas E. Appleton, dans son ouvrage « *Usque ad Mare* ».

Trois géants

Une autre étape allait être franchie avec la participation de la Marine royale canadienne dans la patrouille navale de l'Arctique, qui fit construire à

cette fin, en 1953, à Sorel, le brise-glace *Labrador*, à propulsion électrique par diesel. Cinq ans plus tard, ce brise-glace d'une grande capacité et d'une endurance exceptionnelle était abandonné par la Marine et cédé au ministère fédéral des Transports. (La Garde côtière l'est toujours pas créée à ce moment-là et les journaux de l'époque parlent plutôt de la Garde-ôte.)

L'étape suivante dans l'évolution de nos grands brise-glaces a débuté en 1960 quand le *John A. Macdonald* a été terminé à Lauzon. Encore plus grand et plus puissant que le *Labrador*, le *Macdonald* est un brise-glaces de haute mer capable d'affronter les conditions polaires les plus rigoureuses.

Le rendement de la Garde côtière allait être encore augmenté considérablement par la mise en service en 1968 du *Louis J. St-Laurent*, le brise-glaces nucléaire le plus puissant du monde.

La légende Bernier

Mais on ne peut tirer un trait final à une histoire de la Garde côtière, fut-elle brève comme celle-ci, sans évoquer la figure légendaire du capitaine Joseph-Elzéar Bernier dont la vie aventureuse de pionnier de l'Arctique fut étroitement associée à elle de son navire, l'*Arctic*.

L'*Arctic* avait été acheté au gouvernement allemand en 1904 après que Bernier, originaire de L'Islet, l'eût minutieusement examiné. Au cours des 21 années suivantes, il fit pas moins de 2 explorations polaires et assura la souveraineté du Canada sur le vaste archipel arctique, après avoir visité et cartographié la plupart des îles.

On lui avait décerné suffisamment de médailles pour couvrir sa poitrine. Détenteur d'un brevet de capitaine des l'âge de 17 ans, il avait toujours dit qu'il devait son excellente santé à sa vie en mer.

Un brise-glace et un musée maritime, situé à L'Islet, perpétuent sa mémoire, mais il est dommage qu'on n'ait pas préservé son bateau qui finit dans la ruine et l'oubli, abandonné à son quai de Lévis, devant la demeure du vieux capitaine qui y écroula les dernières années de sa vie.

La CTL est heureuse de s'associer à la publication de ce journal commémorant "Les cent ans du Transport".



Le Pierre-Radisson s'acharne contre un champ de glaces qui nuit à la circulation maritime dans le port de Québec. Photothèque LA PRESSE

La compagnie de transport St. Johnsbury célèbre trois générations d'excellence

Depuis 1922, les gens de St. Johnsbury n'ont cessé de procurer à l'industrie, les meilleurs services de transport LTL qui soient.

Nous avons tracé, inventé, entraîné, éprouvé, vérifié et révéifié, étendu et amélioré le réseau...

Aujourd'hui, St. Johnsbury dirige une flotte combinée de 3.600 unités à travers 61 postes terminaux, situés stratégiquement dans les 14 états du Nord-Est américain ainsi que dans les provinces de Québec et de l'Ontario, au Canada.

Nous offrons tous les jours, un service direct à plus de 16.000 localités. Pionnier dans le système informatisé de contrôle des expéditions, St. Johnsbury a tracé la voie à toute l'industrie.

N'hésitez pas à nous appeler pour nous confier votre prochaine expédition en provenance de/ ou vers/ le Nord-Est des États-Unis.

MONTRÉAL
700 Montée de Liesse
St-Laurent, Québec H4T 1N8
514-397-9346

STANHOPE
Route 147
Stanhope, Québec J0B 3C0
819-849-2717

ou téléphonez-nous sans frais à partir des codes régionaux suivants
(415) 800-567-6072 • (514) 800-567-3434 • (819) 800-567-6071

Sun Carriers
A subsidiary of Sun Carriers System

l'autobus, un bon moyen de se rapprocher!

COMMISSION DE TRANSPORT DE LA VILLE DE LAVAL
1215, boul. Labelle, Chomedey, Laval, Québec H7V 2V8
Tél. 688-4190 - administration / 688-6520 - renseignements

Le transport routier

Le réseau routier québécois est un des plus complexes au Canada

Les infrastructures du réseau routier du Québec valent aujourd'hui plus de \$15 milliards. Cela représente environ 27 p. cent de la valeur totale du réseau canadien.

Avec ses 125 000 kilomètres de routes publiques, il est l'un des plus complexes et des plus vastes au Canada.

La première a été complétée en 1734: il s'agissait de celle reliant Québec à Montréal, sur la rive nord du Saint-Laurent. Ensuite on a vu apparaître les routes Saint-Joachim-Baie-Saint-Paul (en 1745), Montréal-Saint-Jean (en 1749), Lévis-Jackman (en 1758), Québec-Cantons de l'Est (appelée chemin Craig, en 1810), puis une autre dans la région des Bois-Francis (en 1848).

Les routes ont continué à pousser comme des champignons jusqu'en 1914. Des historiens prétendent même que, dès ce moment-là, une grande partie de notre réseau actuel était déjà en place.

Bien sûr, il y avait peu de circulation sur les routes du Québec à cette époque: en 1907, on ne dénombrait dans la province qu'un total de 254 véhicules motorisés.

Mais huit ans plus tard, soit en 1915, ce nombre était passé à 10 052. En 1958, on atteignait le cap des 968 000; dix ans plus tard, celui de 1,9 million. Finalement, l'an dernier, le Québec comptait plus de 3,4 millions de véhicules.

Cette croissance phénoménale du nombre de véhicules, stimulée par l'industrialisation et l'urbanisation, explique qu'il a fallu développer continuellement notre réseau routier.

Mais c'est surtout après la

Deuxième Guerre mondiale que le gouvernement a été obligé d'accélérer son programme de construction et d'entretien des routes.

En raison de l'urbanisation, de l'augmentation de la vitesse des véhicules et de l'accroissement du trafic lourd, le gouvernement a dû, dans les années 50, modifier sensiblement sa politique d'investissements routiers.

Il ne pouvait plus se contenter d'améliorer le réseau des routes principales et secondaires, il devait maintenant planifier la construction d'autoroutes.

L'ère des autoroutes débuta au Québec en 1957, avec la construction de l'autoroute des Laurentides. Inaugurée en 1958, cette route fut la première véritable voie rapide au Québec.

À l'automne de 1961, on s'attaqua à la construction de la Transcanadienne entre Montréal à Québec. Les travaux se terminèrent en 1964.

Entre-temps, on se lance dans la construction d'une autre autoroute: celle des Cantons de l'Est. Viendront ensuite l'ouverture de l'autoroute de la Rivière-Nord (en 1967) et celle de l'autoroute Chomedey, la 13 (en 1975).

Au cours de cette période florissante pour les constructeurs, on a également le temps d'encercler Montréal d'un ruban de voies rapides: le boulevard Mé-

tropolitain, le boulevard Décarie, l'autoroute Est-Ouest, l'autoroute Bonaventure, etc.

De même, la Vieille Capitale s'est fait elle aussi encadrer à l'intérieur d'un réseau de voies rapides.

Mais la réalisation de l'ambitieux programme gouvernemental de construction d'autoroutes a également connu des périodes noires. Soulignons en particulier le cas de l'autoroute Ville-Marie qui demeure à ce jour inachevée.

Des secteurs complets ont été rasés pour faire place à cette autoroute, qui a finalement abouti dans un mur, à l'est de la rue Saint-Laurent, au lieu de se poursuivre jusqu'à la rue Dickson, dans l'Est de Montréal.

Après de longues années de piétinement, il semble enfin que le gouvernement du Québec ait décidé de poursuivre les travaux.

Lorsque le ministère de la Voirie a été créé en 1914, il disposait d'un budget de \$10 millions pour réaliser son programme de construction et d'entretien des routes du Québec. Aujourd'hui, le ministère des Transports doit affecter plus de \$800 millions à ces mêmes services.

À ce prix-là, on peut se réjouir que la période des grands travaux d'autoroutes semble maintenant révolue... du moins pour un bon bout de temps.

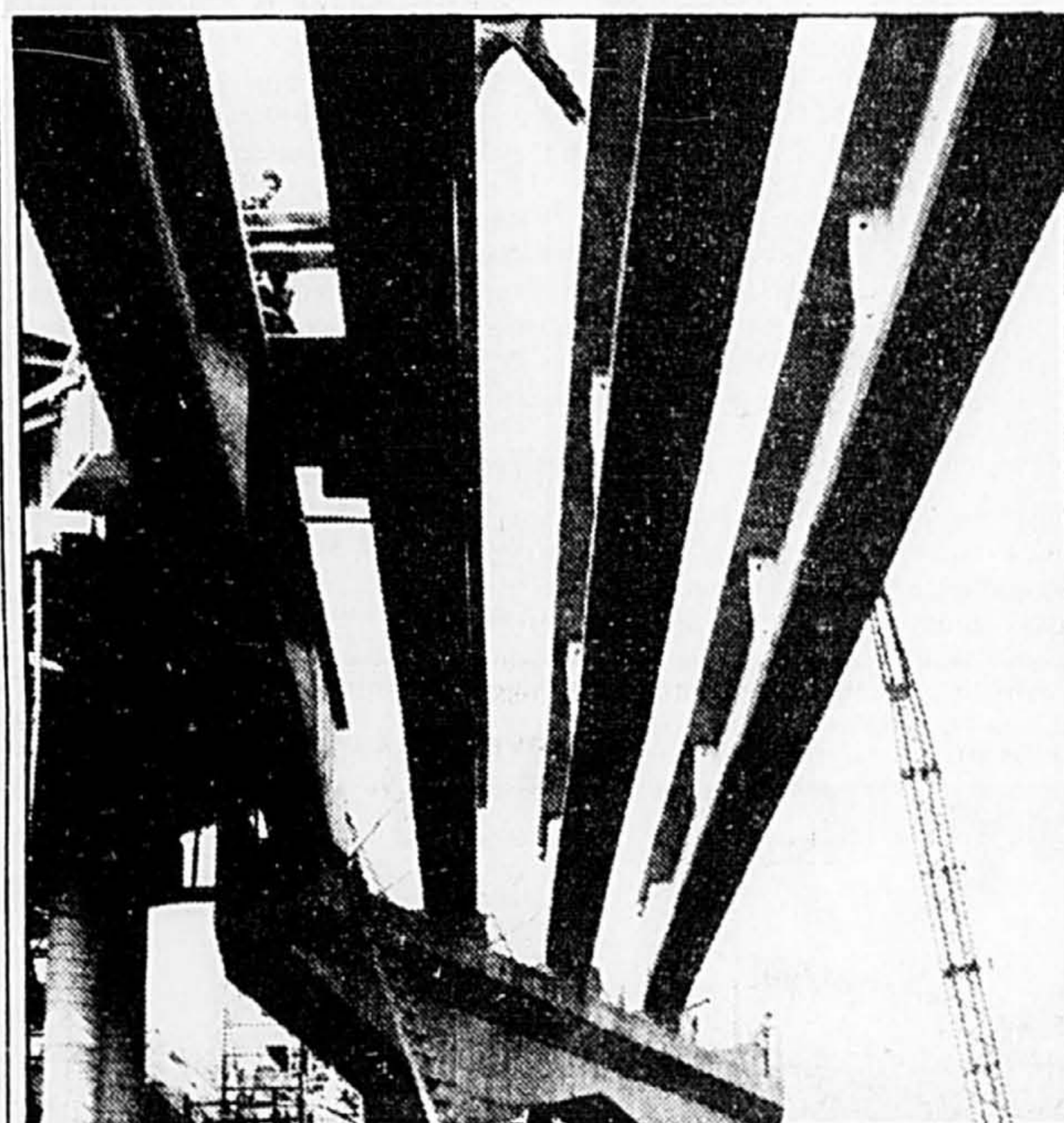


MICHEL GIRARD

La complexité de notre réseau est due à son ancienneté, aux obstacles géographiques de notre territoire et à la croissance constante de la circulation routière.

Aussi, à un degré beaucoup moindre cependant, elle est due aux anciennes querelles politiques entre les « Bleus » et les « Rouges ». L'amélioration des routes locales a longtemps été étroitement reliée aux « couleurs » des comtés!

C'est évidemment par nécessité d'établir des contacts et d'échanger des produits que les premiers habitants se sont lancés dans la construction de routes.



En 1963, de telles réalisations épataient encore les Québécois... Cette photo nous montre la construction d'un viaduc de l'autoroute des Laurentides.



Le premier ministre Paul Sauvé et l'évêque de Saint-Jérôme, Mgr Émilien Frenette, procèdent à l'ouverture officielle de l'autoroute des Laurentides en octobre 1959.

Photothèque LA PRESSE



L'AGENT 007?

À sa façon, Clément Cournoyer est l'un des hommes les plus invincibles en ville.

Sa profession: chauffeur d'autobus.

Au volant de son super bolide, il parcourt 700 km par semaine, transporte 4000 clients et affronte les pires intempéries.

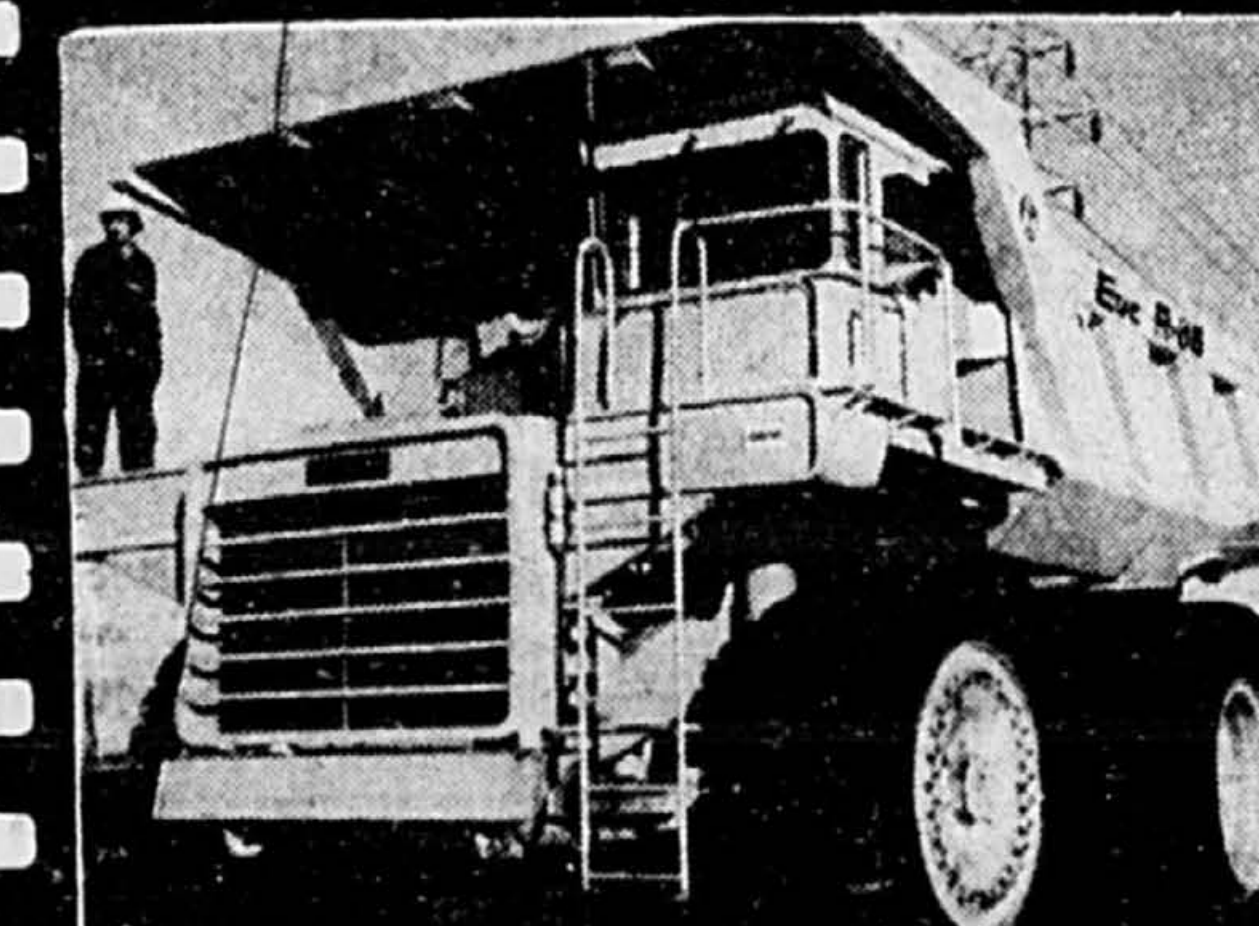
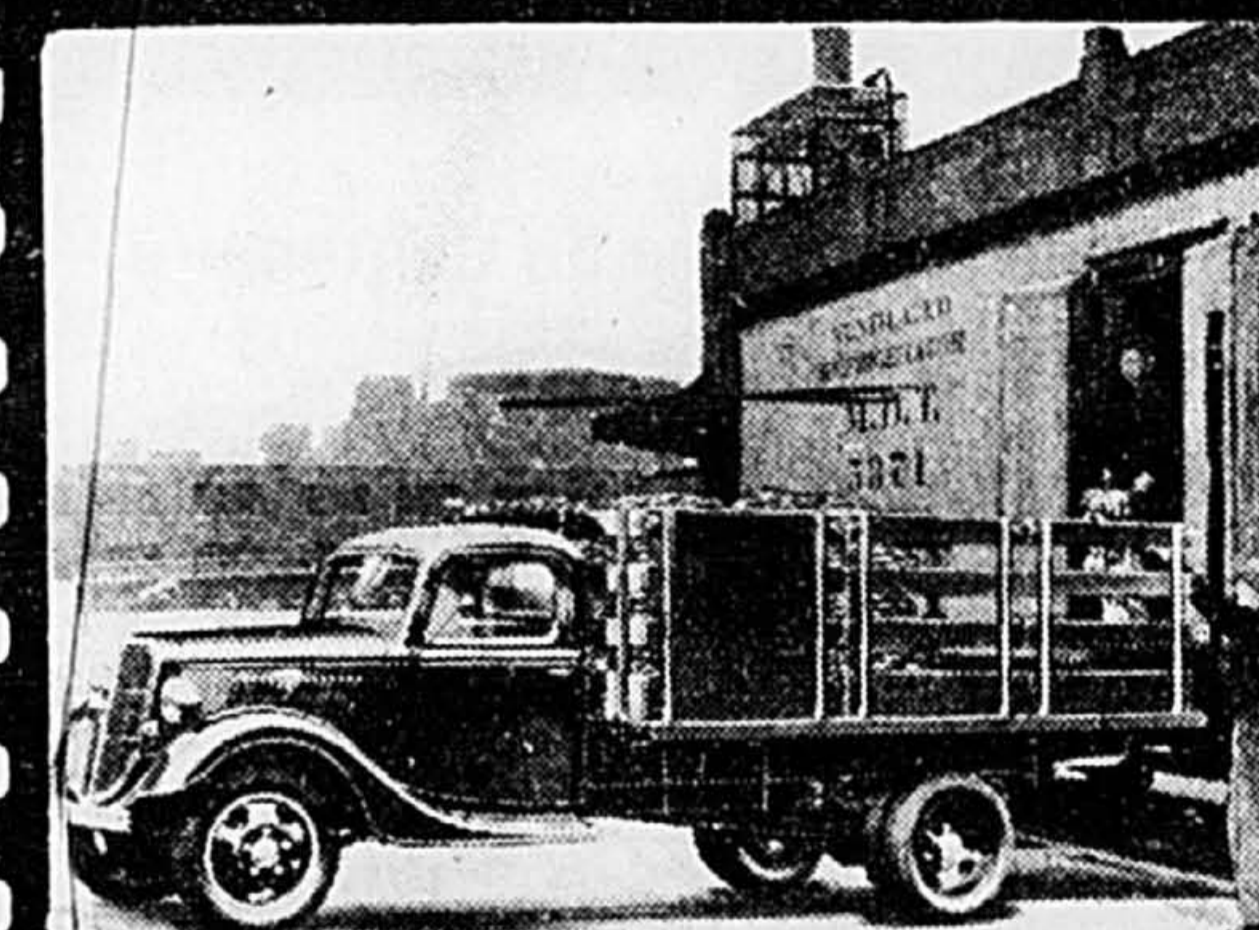
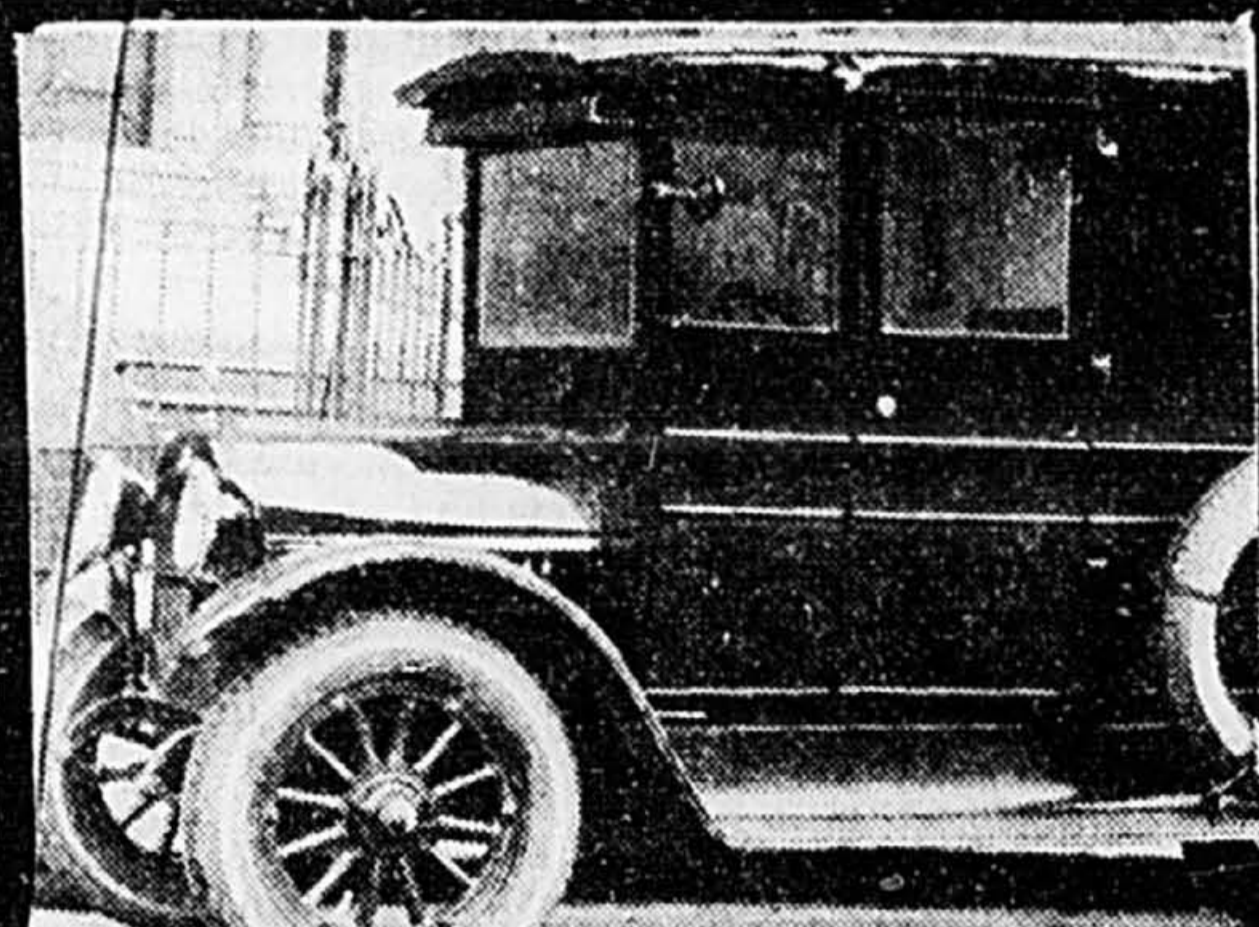
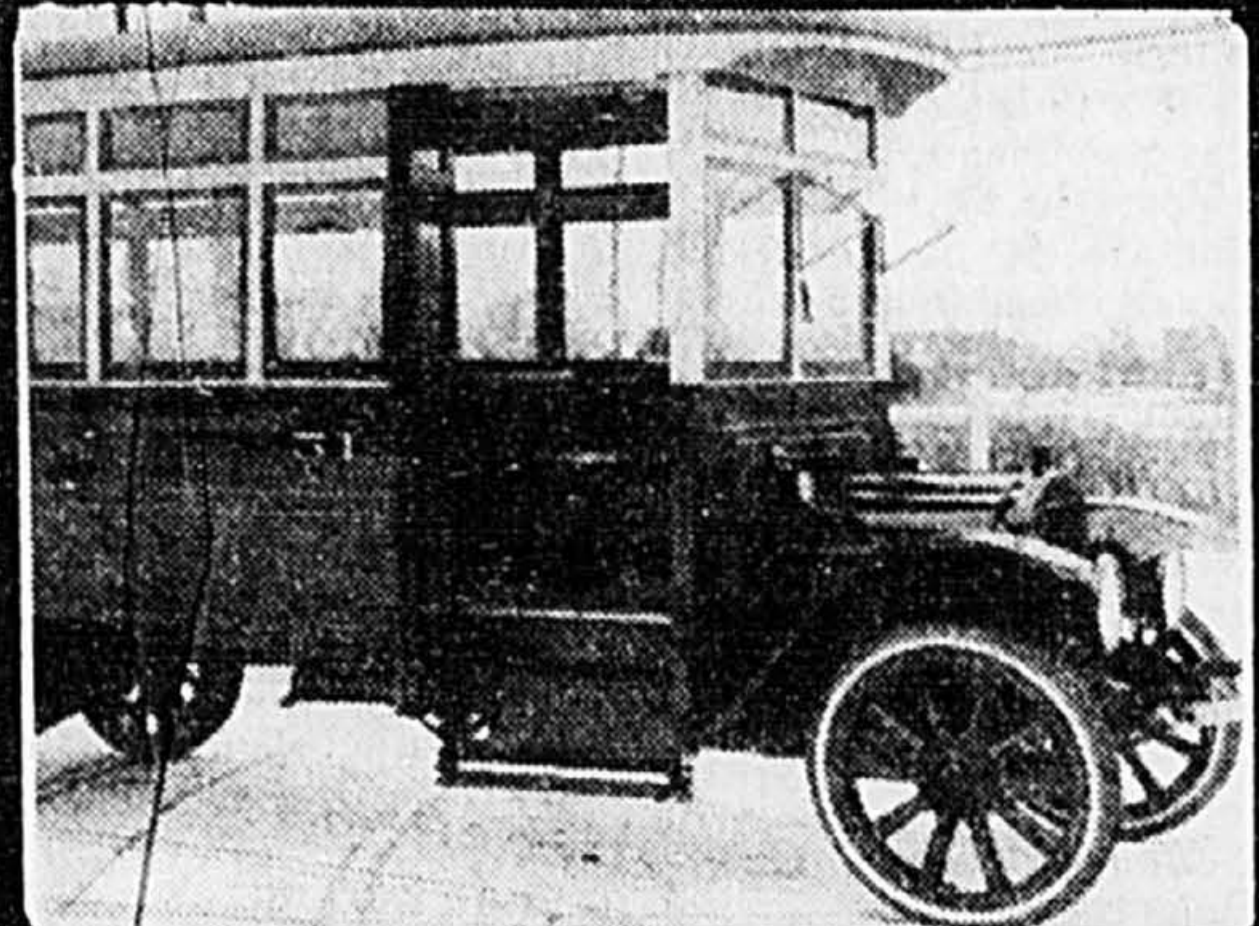
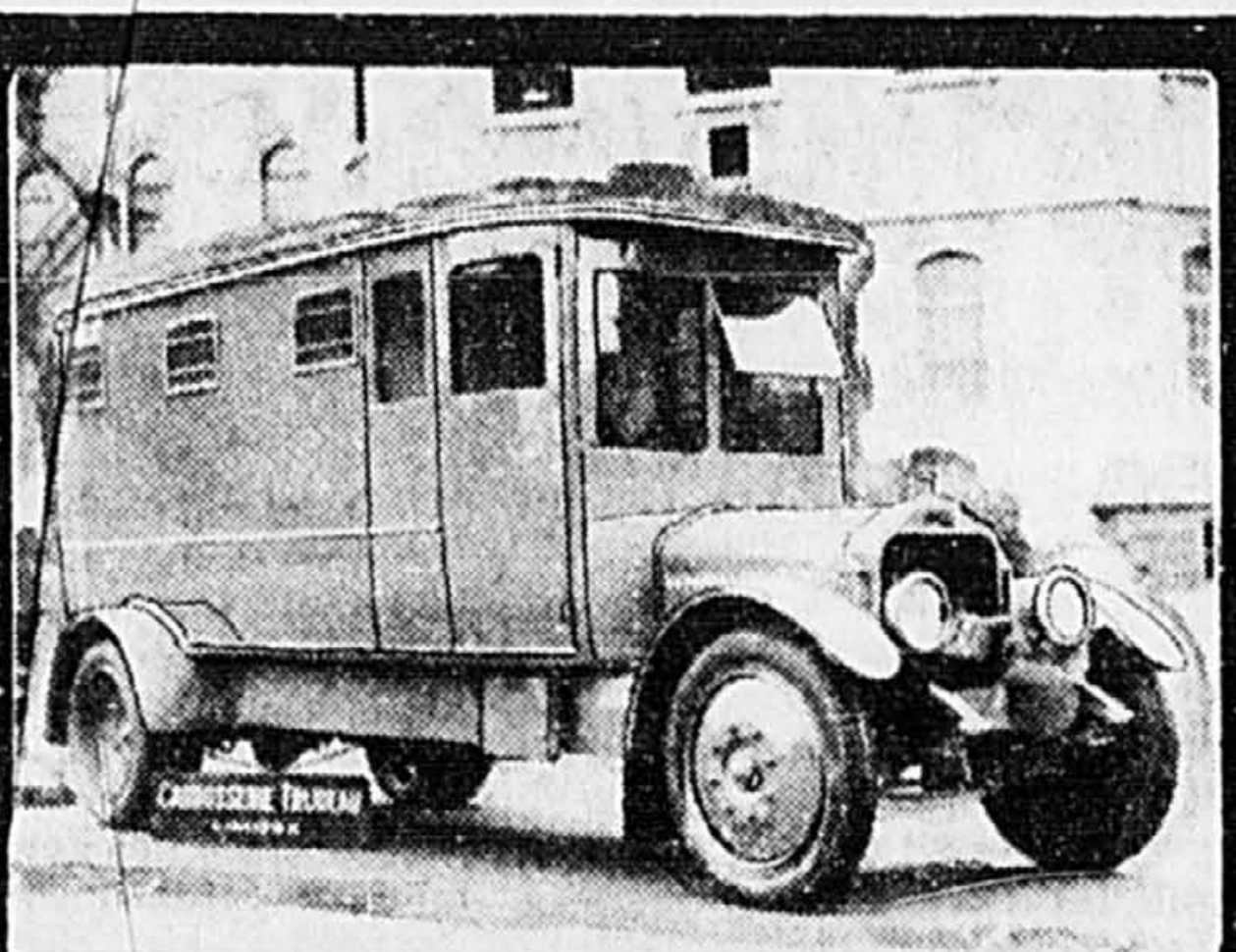
Lui et ses 3300 collègues ont subi un entraînement intensif afin d'assurer le bien-être des passagers et de leur offrir le meilleur service possible.

Leur mission: vous faciliter la vie en ville.

Rencontrez donc Clément Cournoyer. Il y a toujours un métro ou un autobus tout près de chez vous. Et n'oubliez pas: de lui sourire!



L'équipe C.T.C.U.M. À votre service, chaque jour.



Le transport routier

Les camionneurs, à l'origine du développement du réseau routier

Avant peu d'argent à sa disposition dans les coffres de la province, le premier ministre du Québec, M. Maurice Duplessis, se montrait des plus réticents aux requêtes des camionneurs d'ouvrir les routes en hiver.

Avec sa façon habituelle de disposer des problèmes épineux par une simple boutade, M. Duplessis renvoyait les délégués du camionnage en répétant: « C'est le bon Dieu qui a couvert nos routes de neige; c'est Lui qui les déneigera. »

DENIS MASSE

L'anecdote est racontée dans une « histoire du camionnage » publiée il y a quelques années à l'instigation de celui qui est toujours considéré comme « l'âme des camionneurs du Québec », M. Camille Archambault.

Mais l'histoire ne finit pas là. Ce sont les camionneurs, avec leur patient acharnement pour les choses qui leur tiennent à coeur, qui eurent le dernier mot. À la fin des années 40, rappelle M. Archambault, les camionneurs opposèrent à la boutade duplessiste une autre citation inspirée de la foi chrétienne: « Aide-toi et le Ciel t'aidera. » Eux, ils mettaient le bon Dieu de leur bord.

Étude exhaustive

Ils commencèrent par verser des fonds en vue d'une étude exhaustive de l'entretien des routes d'hiver, avec le concours des Chambres de commerce et des milieux universitaires.

En 1950, on avait réalisé un certain progrès: près de 30 000 milles du réseau routier de la province avaient été entretenus durant l'hiver, dont seulement 3 500 milles par le ministère des Transports, le reste ayant été confié aux municipalités en vertu des programmes de subventions.

Quinze ans plus tard, après une longue période de tergiversations sur les problèmes causés aux routes par les charges des camions en période de dégel, les routes étaient entretenues sur une longueur totale de près de

40 000 milles dont 13 000 par le ministère.

M. Duplessis avait fini par saisir l'importance économique du transport routier et créa, en 1954, le premier ministère provincial des Transports au Canada. Le premier titulaire du portefeuille fut l'honorable Antoine Rivard.

Industrie typiquement québécoise

Les camionneurs ont implanté de toute pièce cette industrie essentielle dont on ne dispute plus aujourd'hui la nécessité. Et ce sont des Québécois, avec la ténacité qui leur est caractéristique, qui ont mis sur pied, au prix d'un effort soutenu et de tiraillements continus contre leur puissant concurrent du rail et contre des gouvernements restrictifs, cette industrie aujourd'hui florissante.

C'est aussi une activité relativement nouvelle qui remonte à peine à plus d'un demi-siècle. C'est l'histoire-reflet de l'Amérique, typique de l'initiative de l'entreprise privée concurrentielle. Selon Archambault, les pionniers du transport routier ont réalisé des profits qu'ils ont placés dans leurs industries afin de suivre la courbe ascendante des salaires, accordé à leurs employés de meilleures conditions de travail, remplacé et modernisé leur équipement et amélioré leurs services. Exemple: les compagnies sont maintenant pourvues d'appareils de télécommunications reliant leurs terminus à travers la province.

Débuts difficiles

Ces petits commerces n'ont pas progressé seulement parce que les expéditeurs ont réclamé les services qu'ils pouvaient offrir. Il y a un côté humain à cette histoire de l'évolution du camionnage. C'est l'aventure d'un groupe d'hommes qui ont investi leurs capitaux dans de modestes débuts, qui ont pris le volant d'un camion, ont mis en jeu leur intelligence, leurs muscles et leurs connaissances dans un avenir qu'ils considéraient rempli de brillantes promesses.

Aujourd'hui, 240 000 véhicules commerciaux traversent le vaste territoire québécois en tous sens pour servir l'industrie, le commerce, les cultivateurs et la population en général.

Pendant longtemps, l'Association du camionnage du Québec a propagé un résumé éloquent de son activité au service de la population:

- Un camion, c'est une bible qu'on apporte à une âme en peine;
- un contenant de pénicilline pour les malades d'un hôpital;
- une robe de soie pour une fiancée;
- une poutre d'acier pour un gratte-ciel;
- un réfrigérateur pour des nouveaux mariés;
- un quartier de boeuf pour votre boucher;
- une caisse d'oranges provenant de Floride;
- une bassinet et une chaise haute pour votre bébé;
- une tonne de farine pour votre boulanger;
- un flacon de parfum pour un magasin de la rue Sainte-Catherine;
- le camion, c'est le lien économique entre tous les Québécois.

Grève générale des cheminots

Il a fallu un événement de portée nationale pour que le public comprenne l'importance de l'industrie du camionnage pour l'économie du pays. On se rappellera longtemps de la grève générale des cheminots déclenchée le 22 août 1950, à 6 heures du matin, immobilisant tout le transport ferroviaire d'un océan à l'autre. Dans un pays comme le nôtre où l'ossature économique repose sur le transport, la paralysie du rail prit l'allure d'une catastrophe nationale. Les journaux laissaient entrevoir la stagnation de la vie économique dans les 48 heures.

Il n'en fut rien. La grève dura neuf jours mais pas un citoyen canadien ne manqua des nécessités de la vie. Très mobile, l'in-

dustrie du camionnage était venue à la rescousse. Pendant neuf jours, la population canadienne prit conscience de l'importance du camionnage comme complément au réseau ferroviaire prisonnier de ses rails rectilignes.

Dans le Grand Nord

Ce sont les camions qui ont rendu possible la construction du « projet de siècle » sur les bords de la rivière La Grande. Voyageant dans des conditions difficiles, dans l'isolement de la toundra québécoise, grâce aux chemins d'hiver construits sur des eaux gelées, les camions ont assuré le lien essentiel entre les centres industriels et l'avant-poste de l'Arctique qui a permis d'édifier ces installations hydro-électriques gigantesques. L'avion, il est vrai, a emmené les hommes, mais les hommes n'auraient rien pu réaliser sans la contribution des camions.

Bilan: en 1975, plus de 50 000 tonnes de marchandises ont été expédiées à LG-2 par camion, ce qui représente plus de 5 000 voyages de camion. Au plus fort des travaux, en 1980, le tonnage annuel des marchandises transportées atteindra 350 000 tonnes. En comparaison, le tonnage aérien représentera à peine 5 000 tonnes.

Le long défilé de l'Expo

Il en est de même de l'Exposition universelle de Montréal tenue dans trois îles du Saint-Laurent, dont une seule existait à moitié quand le projet fut annoncé en 1963.

C'est grâce aux camions que ces îles furent créées à même les déblais du creusage du métro. En dix mois de procession incessante entre les points d'excavation du métro et les îles, les camions ont transporté 8 millions de tonnes de roc et de terre. Placés les uns à la suite des autres, ces camions auraient formé un chaînon qui aurait relié Montréal à Toronto.

Cette performance tradit mieux que tout autre exemple l'étonnante possibilité offerte par le camionnage.

Un secteur ballotté...

Du siècle dernier à nos jours, plusieurs ministères ont joué un rôle-clé dans le développement des transports au Québec.

MICHEL GIRARD

Quand LA PRESSE est née en 1884, nous vivions évidemment dans une économie à forte vocation agricole. Pour « défricher » les grandes questions liées au développement de la voirie provinciale, le gouvernement avait choisi le ministère de l'Agriculture.

Chemin faisant, les questions de voirie prirent de l'importance et c'est pourquoi, le 3 avril 1912, on décida de créer un ministère de la Voirie. Mais celui-ci demeura sous l'autorité du ministre de l'Agriculture qui conservait ainsi la main haute sur le développement du réseau routier.

Deux ans plus tard, la voirie commença à devenir un peu trop encombrante pour le ministre de l'Agriculture. C'est pourquoi le gouvernement décida, en février 1914, de lui retirer les « problèmes » relatifs aux routes. Le ministère de la Voirie devient donc autonome.

En 1921, le ministère reçoit le mandat de construire et d'entretenir certaines routes régionales. Huit ans plus tard, il lance son premier programme d'entretien des chemins d'hiver.

Vers la fin des années 50, on lui confie la responsabilité de construire des autoroutes, à l'exception de quatre autoroutes à péage (la 15, la 10, la 40 et la 13) qui seront réalisées et administrées par l'Office des autoroutes du Québec.

1967: le ministère de la Voirie se voit attribuer une nouvelle responsabilité, soit celle de la construction et de l'entretien des ponts, responsabilité qui relevait pré-

cedemment du ministère des Travaux publics.

Il n'y a pas que le ministère des Travaux publics qui s'est occupé de nos ponts. Il y a eu notamment les municipalités, les conseils de comté, des entreprises privées, le gouvernement fédéral et la Commission des services publics.

Le Bureau du revenu s'est occupé, du début du siècle jusqu'en 1961, de l'enregistrement des véhicules et de l'émission des permis. Depuis ce temps, la tâche est assumée par le Bureau des véhicules automobiles.

Entre 1941 et 1951, la Régie des transports avait la responsabilité de faire appliquer les lois relatives au transport routier, aux véhicules automobiles, à la surveillance et au contrôle des entreprises de transport.

Cette régie passe en 1952 sous la direction du ministère des Transports et des Communications, lequel hérite, en 1960, du transport maritime et aérien.

1969: le ministère des Transports devient autonome. Sa tâche: administrer toutes les lois de transport et celle régissant les chemins de fer du Québec.

Enfin! Le gouvernement du Québec décide une fois pour toutes, en 1972, de regrouper au sein d'un même et unique ministère l'ensemble des responsabilités en matière de transport.

Et c'est ce qui a donné naissance à l'actuel ministère des Transports.

Le ministère des Transports a maintenant un budget annuel qui dépasse \$1,6 milliard. Pour faire fonctionner cette importante machine, il y a 8 800 fonctionnaires, auxquels s'ajoute une main-d'oeuvre occasionnelle d'environ 2 800 personnes-années.

* 5 812\$



Le coupé Chevrolet Chevette Scooter 2 portes à arrière ouvrant

*Prix de détail suggéré pour les coupés neufs à arrière ouvrant Chevette et Acadian Scooter avec équipement standard, frais de transport exclus. Le concessionnaire peut vendre à un prix inférieur.

Les voitures les moins coûteuses construites en Amérique du Nord:

protection de 3 ans contre le coût des réparations sans frais supplémentaires!

Offre de durée limitée pour tous les modèles neufs Chevrolet Chevette et Pontiac Acadian, sauf pour les commandes de parcs automobiles. Le concessionnaire vous fournira tous les détails.

Les sous-compactes qui se vendent le plus. Les Chevrolet Chevette et Pontiac Acadian sont les sous-compactes les plus populaires au Canada. Enregistrements R.L. Polk pour octobre à décembre 1983.

Ultra-avantageuses. Toutes les Chevette et Acadian ont en équipement standard un moteur 4 cylindres plein de brio de 1,6 litre à arbre à cames en tête, une boîte manuelle 4 vitesses, une direction à crémaillère, des sièges-baquets inclinables et la commodité d'un arrière ouvrant.

Choix de carburant. Choisissez, sans supplément de prix, un moteur à essence qui permet, selon le système, d'utiliser de l'essence sans plomb ou de l'essence au plomb moins coûteuse. Un moteur diesel de 1,8 litre est aussi livrable moyennant supplément de prix.

La tranquillité d'esprit au volant sans frais supplémentaires! Le Plan de protection continue GM, une option qui coûte généralement 275 \$, couvre pendant trois ans ou 60 000 km la plupart des réparations mécaniques et électriques. L'offre inclut les modèles Pontiac 1000. Le concessionnaire vous fournira tous les détails.

PLUS DE 2,5 MILLIONS DE VENDUES... ET ÇA CONTINUE!

CHEVROLET CHEVETTE
PONTIAC ACADIAN




CORP-784F

Dans le cadre de son Année du Centenaire

la presse
100 ans

RADIO CITE
FM 107.3

offrent une chance unique à

30 PERSONNES

de vivre le vol historique Québec / Montréal en

Concorde

le samedi 14 juillet 1984



AIR FRANCE
Concorde

Procurez-vous le coupon de participation dans

LA PRESSE DU DIMANCHE

et écoutez

RADIO-CITÉ FM 107,3

Le transport routier

Le transport en commun en 1861: un service qui fonctionnait à la bonne franquette

Le transport en commun à Montréal remonte au 27 novembre 1861 alors qu'on y inaugura le premier service de transport urbain.

Ce service était offert par la « Montreal City Passenger Railway Company ». Huit tramways sur rail... mais tirés par deux chevaux chacun, assuraient le service sur une distance de six milles. Devant l'enthousiasme des Montréalais, la compagnie a rapidement accru la distance de ces lignes.

Durant l'hiver, on remplaçait les tramways à chevaux par des traîneaux... à chevaux.

MICHEL GIRARD

Le service fonctionnait à la bonne franquette: les clients pouvaient descendre à n'importe quel endroit du parcours et le conducteur acceptait même d'arrêter pour les laisser « piquer » une petite jasette avec un ami sur la rue!

Et tout ça pour le même prix, soit un « gros » cinq cents.

Popularité aidant, la compagnie dut augmenter sensiblement son parc de « véhicules ». En 1875, ce dernier se composait de 62 tramways, 41 traîneaux, 21 omnibus (avec roues) et 400 chevaux.

La compagnie changea de nom en 1886: elle opta pour celui de « Montreal Street Railway Company ». Trois ans plus tard, l'entreprise avait doublé encore une fois son parc-véhicules, question de répondre à la demande accrue.

L'arrivée du « Rocket »

On avait beau avoir confiance dans la traction animale, il fallait bien à un moment donné se mettre à la mode des « voies électriques ». Et le 21 septembre 1892, on a vu apparaître dans les rues de Montréal le premier tramway électrique, le « Rocket ».

Deux ans plus tard, les chevaux prenaient leur retraite alors que tout le réseau était électrifié.

D'autres compagnies de transport ont également pris nais-

ce au cours de cette période. Mais elles furent toutes fusionnées en une seule société en 1911, sous le nom de la « Montreal Tramways Company ».

Afin d'offrir au public voyageur un meilleur service, la compagnie et la Ville signèrent en 1918 un accord à cette fin. L'année suivante apparurent les deux premiers autobus. Comme ces véhicules coûtaient moins cher à exploiter que les tramways, on commença dans les années 30 à remplacer ces derniers sur certaines lignes.

En 1937, on inaugura, rue Beaubien, le premier service moderne de trolleybus au Canada.

Au début de la Seconde Guerre mondiale, la « Montreal Tramways Company » possédait 929 tramways, sept trolleybus et 224 autobus. Sa clientèle annuelle: 200 millions de voyageurs.

C'est en avril 1950 que Montréal acquérait, en vertu d'une loi provinciale, le droit d'acheter la propriété de la « Montreal Tramways Company » et d'administrer tout le service de transport en commun à Montréal.

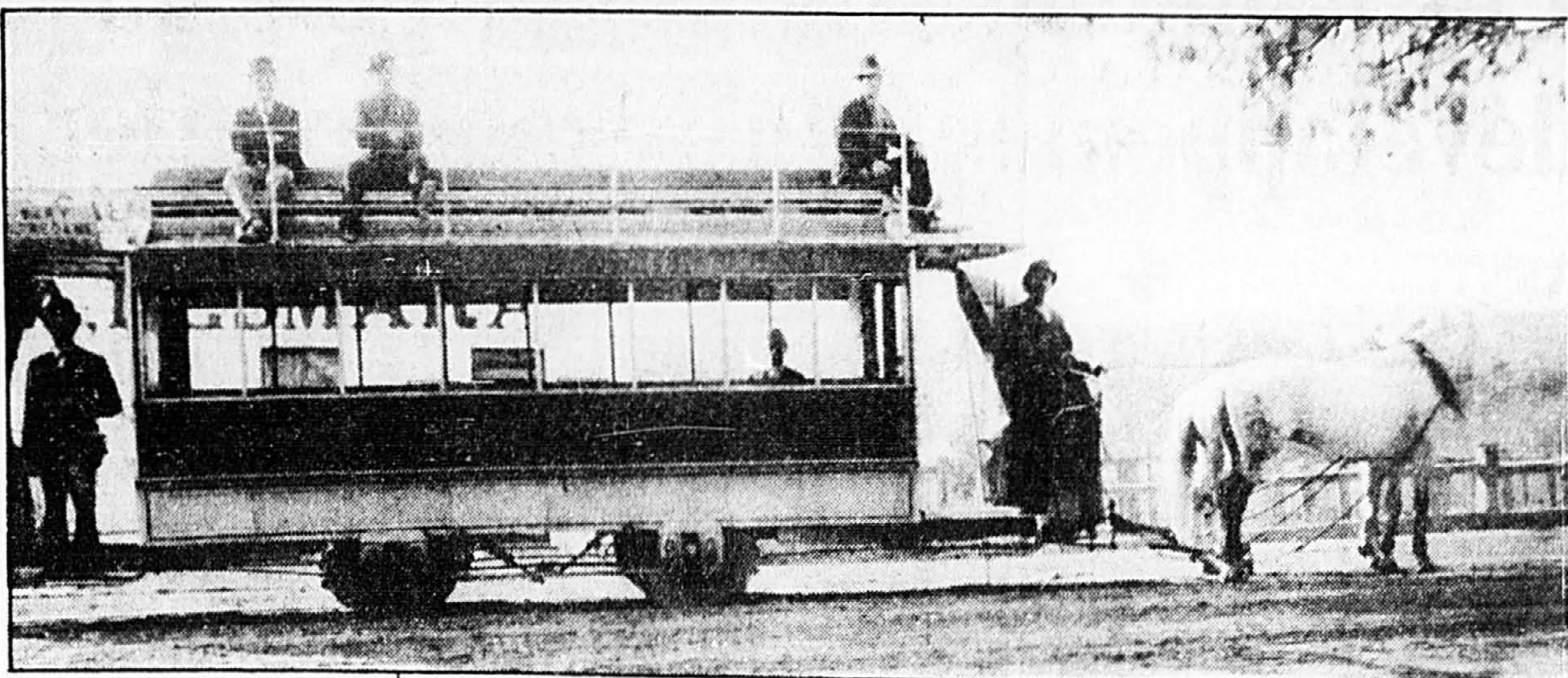
On a ainsi créé la Commission de transport de Montréal et en 1951, cette dernière prenait possession du service. Elle a eu « l'odieux » d'avoir remis pour toujours, en 1959, le dernier tramway à avoir roulé à Montréal.

Mais au chapitre de ses grandes réalisations, rappelons celle du métro dont les travaux avaient commencé en 1962, pour se terminer, dans sa première phase, à l'automne 1966.

De la Ville... à la Communauté urbaine

Le premier janvier 1970, la Commission de transport de Montréal céda sa place à la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal (CTCUM).

La CTCUM administre aujourd'hui un budget d'environ \$450 millions. Elle dispose d'une flotte de véhicules comprenant plus de 2 100 autobus et quelque 760 voitures de métro. Avec ses 8 000 employés, elle dessert annuelle-



Les deux extrêmes d'une époque que bon nombre de Montréalais n'ont pas encore oubliée, celle du tramway, et qui a pris fin le 30 août 1959, sur la rue Papineau. La photo du haut, provenant des archives Raymond, montre l'un des tout premiers tramways, lesquels étaient tirés par deux chevaux et se rendaient jusqu'à Lachine. La photo ci-contre montre le modèle de tramway le plus moderne qui ait circulé dans les rues de Montréal.

Photothèque LA PRESSE

ment plus de 300 millions d'usagers.

D'autre part, au début des années 1970, le gouvernement du Québec avait également sanctionné deux autres projets de loi qui ont marqué l'histoire du transport en commun dans les deux régions avoisinantes de Montréal, soit la Rive-Sud et la Rive-Nord.

On a ainsi créé en 1971 la Commission de transport de la Rive-Sud de Montréal (CTRSM) et la Commission de transport de la Rive-Nord.

La CTRSM n'a commencé ses opérations qu'en juillet 1974, après avoir exproprié la compagnie Chambly Transport. Quatre ans plus tard, elle faisait l'acquisition de la compagnie Métropolitain Sud.

Elle dessert maintenant plus de 50 municipalités. Son achal-



landage actuel dépasse les 22 millions d'usagers par année. Sa flotte d'autobus s'élève à plus de 300. Son personnel: près de 700 employés.

La CTL, quant à elle, a pris la relève de trois compagnies, soit Autobus Milles-Iles (1967) Inc., Autobus Yvan Lévis et Laval Autocar.

Plusieurs dizaines de municipalités, situées entre les Laurentides et Laval, sont desservies par elle. La CTL possède 225 autobus, un achalandage annuel de 22 millions d'usagers et un personnel de 587 employés.

Le transport interurbain

Par ailleurs, dans le transport interurbain de grande distance,

c'est Voyageur le numéro un au Québec.

Il faut remonter à 1928 pour retrouver les origines de cette compagnie privée de transport. À cette époque, elle s'appelait « Transport provincial » et n'était qu'une petite compagnie comme les autres de son temps.

Mais, un an plus tard, les propriétaires commencent à se faire envahisseurs: ils achètent 31 lignes d'autobus exploitées depuis Montréal. La compagnie continue de grandir en s'implantant également en Ontario grâce à l'acquisition de Colonial Coach Lines.

Au fil des ans, Transport provincial fait la conquête du Québec, région par région, en achetant toute une série de

compagnies de transport régional.

C'est au début des années 60 que l'entreprise décide de se faire une beauté, en arborant d'autres couleurs et en changeant son nom pour Voyageur Provincial.

Après s'être départie de ses services urbains et de courte distance, Voyageur Provincial décide en 1969 de regrouper sous un même symbole, celui de Voyageur, toutes ses filiales.

Aujourd'hui, le « Réseau Voyageur affilié » regroupe les sept plus gros transporteurs de la province, qui, à eux seuls, couvrent la presque totalité du réseau routier interurbain du Québec.

NEW YORK

PLUS D'ENVOLÉES CHAQUE JOUR

PLUS! EASTERN VOUS OFFRE PLUS DE VOLS À DESTINATION DE NEW YORK QUE TOUTE AUTRE LIGNE AÉRIENNE. SIX DÉPARTS DE MONTRÉAL, TOUS LES JOURS, DE 7h00 À 20h30.

EASTERN A DES VOLS DE CORRESPONDANCE EN PARTANCE DE NEW YORK VERS L'EST DES ÉTATS-UNIS, LE MEXIQUE ET LES ANTILLES.

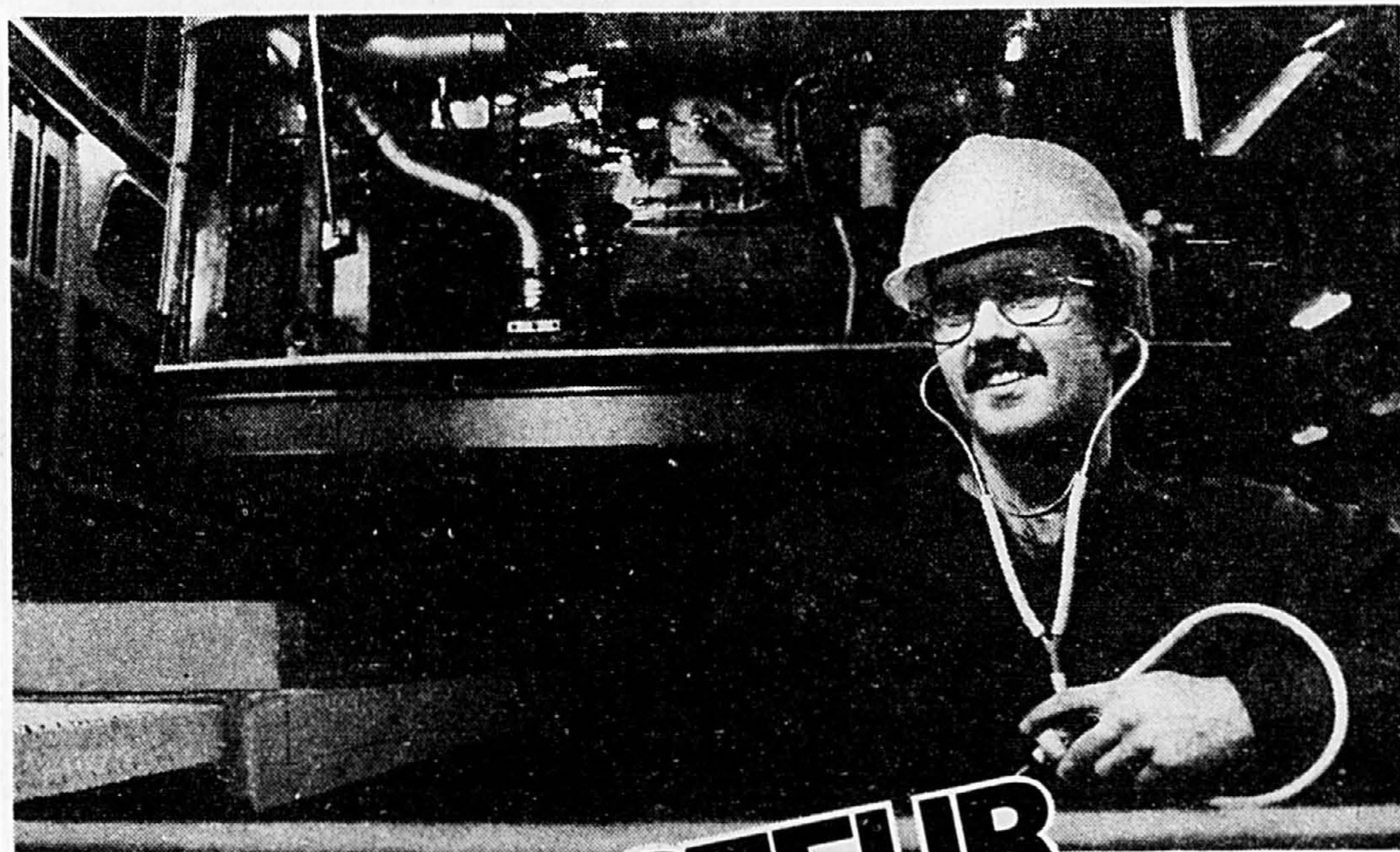
MIEUX! D'UN SEUL COUP, GRÂCE AU SERVICE PRIORITAIRE D'EMBARQUEMENT EXPRESS "UN SEUL ARRÊT" EASTERN, VOUS POUVEZ CHOISIR À LA FOIS VOTRE FAUTEUIL POUR ALLER ET LE RETOUR! PLUS BESOIN DE FAIRE LES CENT PAS. VOUS AVEZ ACCÈS DIRECT À BORD.

APPELEZ VOTRE AGENT DE VOYAGES OU EASTERN AIRLINES. INTERURBAINS SANS FRAIS: 1-800-361-3020. À MONTRÉAL, COMPOSEZ LE 483-6363.



EASTERN
LES AILES D'AMÉRIQUE

HORAIRE SUJET À CHANGEMENT SANS PRÉAVIS. *SAMEDI SEULEMENT: 5 VOLS, DE 7h00 À 16h05.



DOCTEUR WELBY?

Non! Denis Bissonnette n'est pas médecin. Mais il est sûrement l'un des praticiens les plus compétents en ville.

Sa profession: mécanicien d'autobus.

Lui et ses collègues des usines et ateliers de la C.T.C.U.M. font du travail préventif et curatif sur plus de 2200 autobus. Ils préviennent les maladies, soignent les cas mineurs, opèrent, transplantent, etc.

En un mot, Denis Bissonnette et tous les gars de l'entretien pratiquent des milliers d'interventions par jour, afin d'assurer aux clients le maximum de sécurité.

Leur mission: vous faciliter la vie en ville!

Rencontrez donc Denis Bissonnette. Il y a toujours un métro ou un autobus tout près de chez vous.



L'équipe C.T.C.U.M. À votre service, chaque jour.

Le transport routier



L'industrie du transport scolaire: une des conséquences de la « révolution tranquille »

L'industrie du transport scolaire, une des conséquences de la « révolution tranquille », qui a engendré la fermeture des écoles de rangs, remplacées par les super-polyvalentes, est née d'une obligation non prévue. Sa naissance fut laissée à l'ave-

ny avait d'autres priorités, d'autres urgences.

Ballotté au gré des fantaisies des autorités locales, considéré comme un « à-côté » par ceux qui acceptaient de risquer en soumissionnant pour un contrat peu payant, le transport scolaire est vite devenu l'objet du dévouement des frustrations de « tous et chacun » dès le début du nouveau modèle « éducation ».

« L'école au service du transport! » « On instruit nos enfants en cercueil roulant! » Qui n'a pas entendu (ou dit) ces clichés longtemps déclamés? Petit accident, conflit d'horaire, problème d'élèves, à chaque fois c'était: « Haro! sur le « péril jaune! »

Ce contexte permet de comprendre facilement ce repli sur elle-même de cette industrie et la mise en place de mécanismes d'autodéfense et de protection susceptibles d'éliminer le plus possible les problèmes de l'actualité.

À 95 p. cent exécuté par l'entreprise privée, le transport sco-

laire du Québec bénéficie du dynamisme de ceux qui sont en affaires pour leurs profits et qui tiennent à conserver leur part du marché.

Ouvrant dans un domaine où l'émotivité gouverne souvent les relations avec les parents et les médias, les autorités (scolaires et gouvernementales), en collaboration étroite avec les transporteurs scolaires, ont réussi à roder un système efficace, sécuritaire et bien implanté.

Après 26 ans, l'autobus « jaune » est presque relégué dans l'ombre. Près de 10 000 automobilistes par jour violent nos cliennotants (malgré un risque de \$500 d'amende et la perte de neuf points d'inaptitude). Une petite grévette par-ci, un petit accrochage par-là, c'est à peu près tout ce que le grand public entend de l'autobus scolaire depuis quelques années.

Pourtant, avec ses 1 067 entrepreneurs professionnels et environ 300 autres occasionnels, ses 9 000 véhicules en service, ses

\$230 millions d'investissement en infrastructures et équipements, ses 12 000 employés et ses \$250 millions de chiffre d'affaires avec les commissions scolaires, le transport scolaire est une véritable industrie devenue essentielle.

Une industrie qui consomme annuellement 100 millions de litres de carburant, use 20 000 pneus et compile 279 millions de passages par an, tout en versant plus de \$105 millions en salaires à ses chauffeurs et \$25 millions à ses administrateurs, mécaniciens et hommes de service, ne peut être qualifiée de mineure.

Ce qui empêche d'en saisir l'ampleur pour les personnes non directement concernées, c'est le manque de concentration des entreprises par la nature même du commerce exercé. Les 9 000 véhicules sont répartis sur l'ensemble du territoire québécois. Nous comptons plus de 800 entrepreneurs possédant moins de cinq véhicules. Seulement 75 entreprises gèrent 20 véhicules

et plus. L'industrie apparaît pour le moins fragmentée. C'est vrai pour la statistique, mais faux dans la cohésion de la gestion de masse et de groupe. Plus de 92 p. cent des opérateurs de contrats scolaires se sont regroupés au sein d'une association qu'ils ont bâtie pour répondre à leurs besoins généraux et spécifiques.

Association du transport écolier du Québec ou ATEQ

De plus, grâce à une volonté gouvernementale exprimée par voie législative et réglementaire en 1974, combinée à une volonté ferme des entrepreneurs de l'entreprise privée d'offrir un service excellent et sécuritaire au meilleur coût possible, le transport scolaire du Québec est devenu un modèle unique.

En fait, au niveau sécuritaire, le transport scolaire du Québec peut supporter toutes les comparaisons. La « National Highway Traffic Safety Administration » des États-Unis était fière d'annoncer dernièrement une baisse du ratio de victimes dans l'autobus scolaire. De 0,5 victime par 100 millions de milles parcourus en 1980, il était descendu à 0,4 victime par 100 millions de milles en 1981. Au Québec, sur une base de 10 ans, notre ratio est légèrement inférieur à 0,2!

C'est la même chose dans tous les domaines lorsque nous tentons de nous comparer avec ailleurs. Nos véhicules sont plus jeunes; plus productifs (à titre d'exemple, nous transportons une moyenne de 85,1 élèves par jour par véhicule, comparativement à 28,9 en Alberta et 55,4 en Ontario, et environ 59,8 (moyenne) pour les États-Unis; nos règlements sont plus sévères (inspections et vérifications) obligatoires à tous les deux mois, permis de conduire difficile à obtenir, etc...) et les porteparole des transporteurs sont des interlocuteurs privilégiés auprès des instances gouvernementales et scolaires. Ce qui aide à maintenir un climat de

franc dialogue entre les divers partenaires.

Dans le monde du transport scolaire, c'est plus qu'important car, comme le dit souvent l'ATEQ dans ses publications: « Ce n'est pas des boîtes de carton que nous transportons. Ce sont nos enfants. Notre richesse collective. »

Le Québec est un « leader » dans le domaine du transport en général. Il est tout seul quand vient le temps de parler de la structure organisationnelle du transport scolaire.

Parce que le Québec a compris il y a longtemps que le transport scolaire est un « transport de personnes ». Et qu'à ce titre il tombe sous l'autorité du ministère des Transports et non sous celui du ministère de l'Éducation.

Cette différence au niveau des paliers d'autorité, permet entre autres, au Québec, d'étendre l'utilisation de l'autobus scolaire à toute la population, et ainsi rentabiliser les investissements payés (auparavant) uniquement par les taxes des citoyens.

Les 9 000 autobus scolaires du Québec représentent 75 p. cent de la flotte d'autobus roulant sur le territoire. Ils sont partout: chaque ville, chaque village, chaque hameau, où qu'il soit (Ungava ou Montréal), à son parc d'autobus et son transporteur scolaire. Chaque citoyen du Québec peut compter sur ce fidèle et toujours présent serviteur. Et surtout, il peut s'en servir.

Depuis le 29 juin 1983, tous les groupes du Québec peuvent utiliser l'autobus scolaire pour leurs voyages à charte-partie. Pour des courtes et moyennes distances.

C'est une première en Amérique. Et le Québec marque encore des points dans le monde du transport avec cette innovation unique et bénéfique pour tous. Mais ça c'est une autre histoire. Elle complète la vocation première de l'industrie: celle de transporter les écoliers vers les temples du savoir. Comme cela se fait depuis 26 ans.



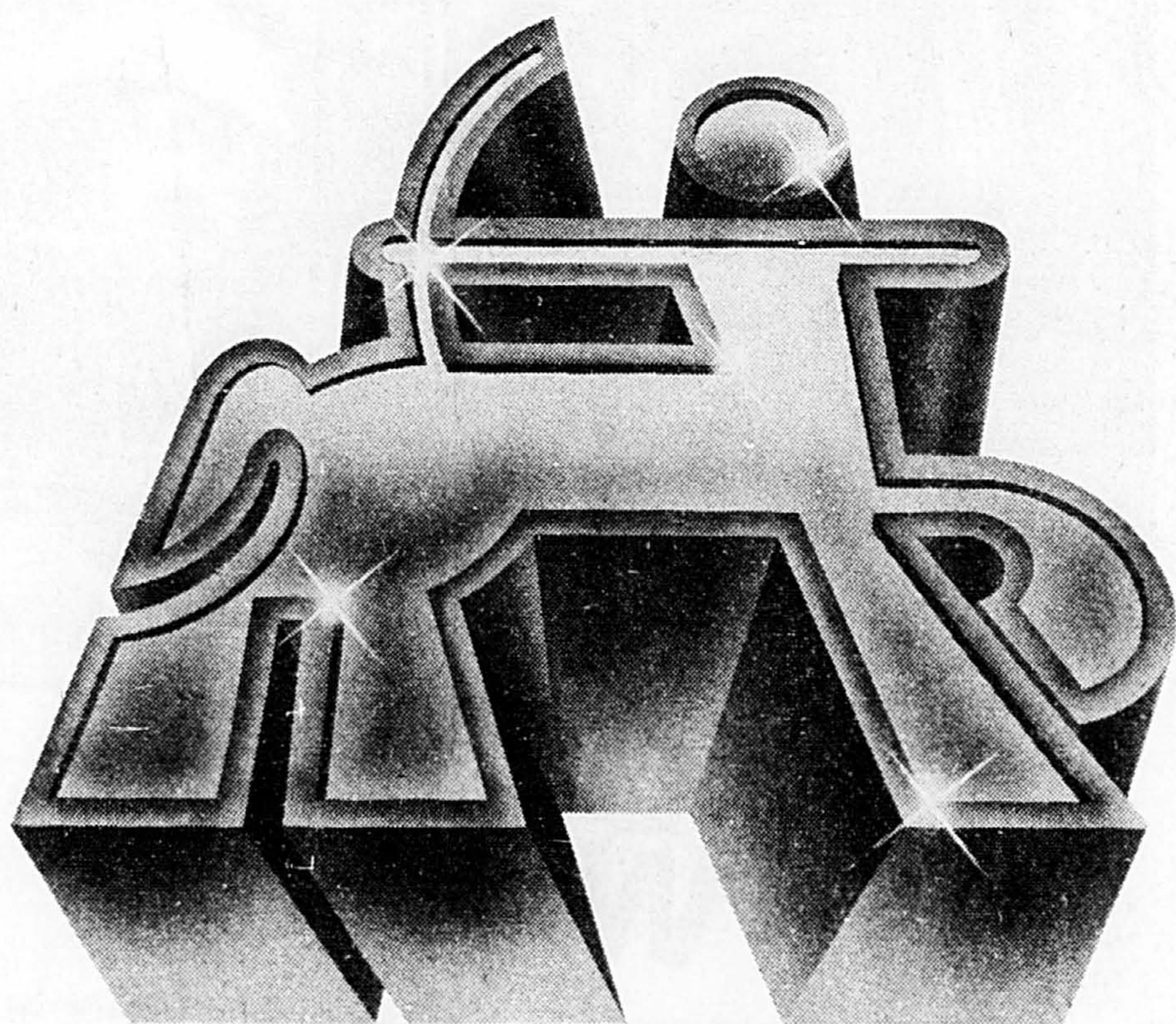
MICHEL CHARLEBOIS (collaboration spéciale)

nant, chaque administration locale se débrouillant avec les moyens à sa disposition. Par manque d'organisation et de planification, on a créé des situations fragiles et souvent cocasses. D'autres qui furent nettement dramatiques.

Le transport scolaire est né du chaos dans lequel s'est trouvée la société nouvelle de la fin des années 50 et des années 60. Il fut probablement la composante dont on s'est occupé le moins. Il

Le courtier d'assurances:

un conseiller de première valeur



Au moment de vous procurer de l'assurance, vous voulez avoir la certitude d'obtenir la meilleure protection à un juste prix. C'est ici qu'intervient votre courtier d'assurances. Le courtier d'assurances est avant tout un

guide compétent. Il voit à la mise à jour de vos assurances suivant l'évolution de vos besoins. Et lors d'un sinistre, il surveille vos intérêts auprès des assureurs. C'est un conseiller de première valeur.

L'ASSOCIATION DES COURTIER D'ASSURANCES DE LA PROVINCE DE QUÉBEC

Vous avez bien raison!



montreal shipping inc.



MONTRÉAL TORONTO VANCOUVER SAINT JOHN HALIFAX BOTWOOD

Au Canada, nous sommes les agents de:

- DELTA (Amérique du Sud et Amérique centrale)
- E.L.M.A. (Argentine)
- HAPAG-LLOYD AG (Royaume-Uni et Europe continentale)
- MITSUI OSK LINES (Extrême-Orient)
- NEDLLOYD LINE (Moyen-Orient)
- SAFMARINE (Afrique du Sud)
- SCINDIA (Inde, le Sud-Est asiatique)

À Montréal, tél.: (514) 286-4646



KERR STEAMSHIPS (CANADA) LIMITED

LES SPÉCIALISTES DU TRANSPORT MARITIME

AGENTS DES CARGOS DE LIGNE ET DES TRAMPS AVEC REPRÉSENTANTS AUX ÉTATS-UNIS

COURTIERS DE FRET

Autres bureaux à Halifax, Saint-Jean (N.-B.), Saint-Jean (T.-N.), Toronto et Vancouver.

4150 ouest, rue Sainte-Catherine, ch. 505
Montréal
Tél.: (514) 934-4828

Le transport aérien

L'AVIATION: UNE IRRÉSISTIBLE POUSSÉE

La première liaison régulière au Canada a été établie en 1924

Lorsque le célèbre Charles Lindbergh atterrit sur les plaines d'Abraham, à Québec, le 25 avril 1928, apportant un sérum pour son ami pilote Floyd Bennett (celui-ci avait été en 1925, avec Richard Byrd, le premier à se poser dans l'Arctique), l'aviation avait entrepris son irrésistible poussée au Canada et au Québec.

GILLES GAUTHIER

Déjà la première liaison régulière au pays avait été établie, en mai 1924, par la société Laurentide Air Service, entre Angliers, situé à l'est du lac Témiscamingue, et Rouyn.

Bien avant encore, le premier saut en parachute avait, croit-on, été exécuté à partir de la coupole d'une montgolfière, à l'Exposition de Sherbrooke, en septembre 1888. Le premier voyage aérien au Canada avait eu lieu à bord d'une montgolfière au Nouveau-Brunswick en 1840 et l'avion baptisé *Silver Dart* avait effectué le premier vol, en Nouvelle-Écosse, en février 1909. Montréal fut survolée pour la première fois en juillet 1910 et Québec en août 1911, selon la Société canadienne d'histoire de l'aviation.

On comptait des francophones au nombre des pionniers de l'aviation et certains prenaient les grands moyens pour satisfaire leur passion. Ainsi, Jean-Marie Landry, de Québec, obtint son brevet de pilote à Buc, en France, à la fin de mai 1914, aux commandes d'un *Blériot XI* et, après son retour au pays, importa un appareil de même modèle, qui arriva en août de la même année.

La première guerre permit à l'aviation de prendre son essor et, au Canada, des centaines d'appareils *Curtiss* furent construits dans la région de Toronto pour l'entraînement des pilotes. Des francophones participèrent à ce conflit mondial dans l'aviation, et l'un d'eux, Yvan Laforest, originaire de Montréal, a raconté qu'il s'était rendu en Russie avec la Royal Air Force après la guerre, en 1919, pour combattre le bolchévisme!

Le premier vol transcontinental canadien, de Halifax à Van-

cover, avec escales bien sûr, avait lieu en octobre 1920. Il dura 49 heures et sept minutes, réparties sur 10 jours.

Au cours des dix années suivantes, l'aviation civile au Québec, complément du chemin de fer, fut d'abord l'affaire des pilotes de brousse et les appareils étaient surtout utilisés pour transporter le courrier, les prospecteurs, les marchandises, etc. vers les régions éloignées, pour la photographie et la cartographie aériennes et le repérage des feux de forêt... et des phoques aux Îles-de-la-Madeleine.

Des francophones se distinguèrent au cours des années 20 et 30, dont Roméo Vachon, pionnier de l'aviation postale dans l'Est du Canada et seul Québécois à recevoir, en 1937, le trophée McKee remis annuellement à un pilote qui a fait progresser l'aviation au pays.

Création de la Trans-Canada Airlines

Montréal était reliée à New York en 1928 par la Colonial Airways et à Boston en 1934 par la Boston-Maine Airways. Les autorités fédérales, inquiètes de l'expansion de l'aviation américaine au nord de la frontière, décidèrent de créer un réseau canadien. La Trans-Canada Airlines naquit le 10 avril 1937 — elle était alors une filiale du CN — et effectuait son premier vol régulier le 1er septembre 1937, entre Vancouver et Seattle. Sa liaison Montréal-Vancouver, avec changements d'équipage en cours de route, était établie le 1er avril 1939. La société adoptait officiellement le nom d'Air Canada en janvier 1965.

Pendant la Deuxième Guerre mondiale fut formée une escadille francophone, baptisée *Alouette*. Après le conflit, au cours duquel il « livrait » des bombardiers en Europe, John Emile Bisson, né près de Hull, devint le pilote de la première dame d'Argentine, Eva Peron.

La société Canadian Pacific Railway a commencé à s'intéresser à l'aviation dès 1919, mais c'est en 1933 qu'elle acheta une partie du capital-actions de Canadian Airways, qui desservait le Nord-Ouest canadien. Cette

dernière était au nombre des dix compagnies qui furent regroupées en 1942 pour créer Canadian Pacific Airlines. Deux d'entre elles avaient leur siège à Montréal: Quebec Airways, qui avait inauguré une liaison quotidienne Montréal-Québec en décembre 1941, et Dominion Skyways, qui offrit le premier service régulier Montréal-Rouyn en mai 1937.

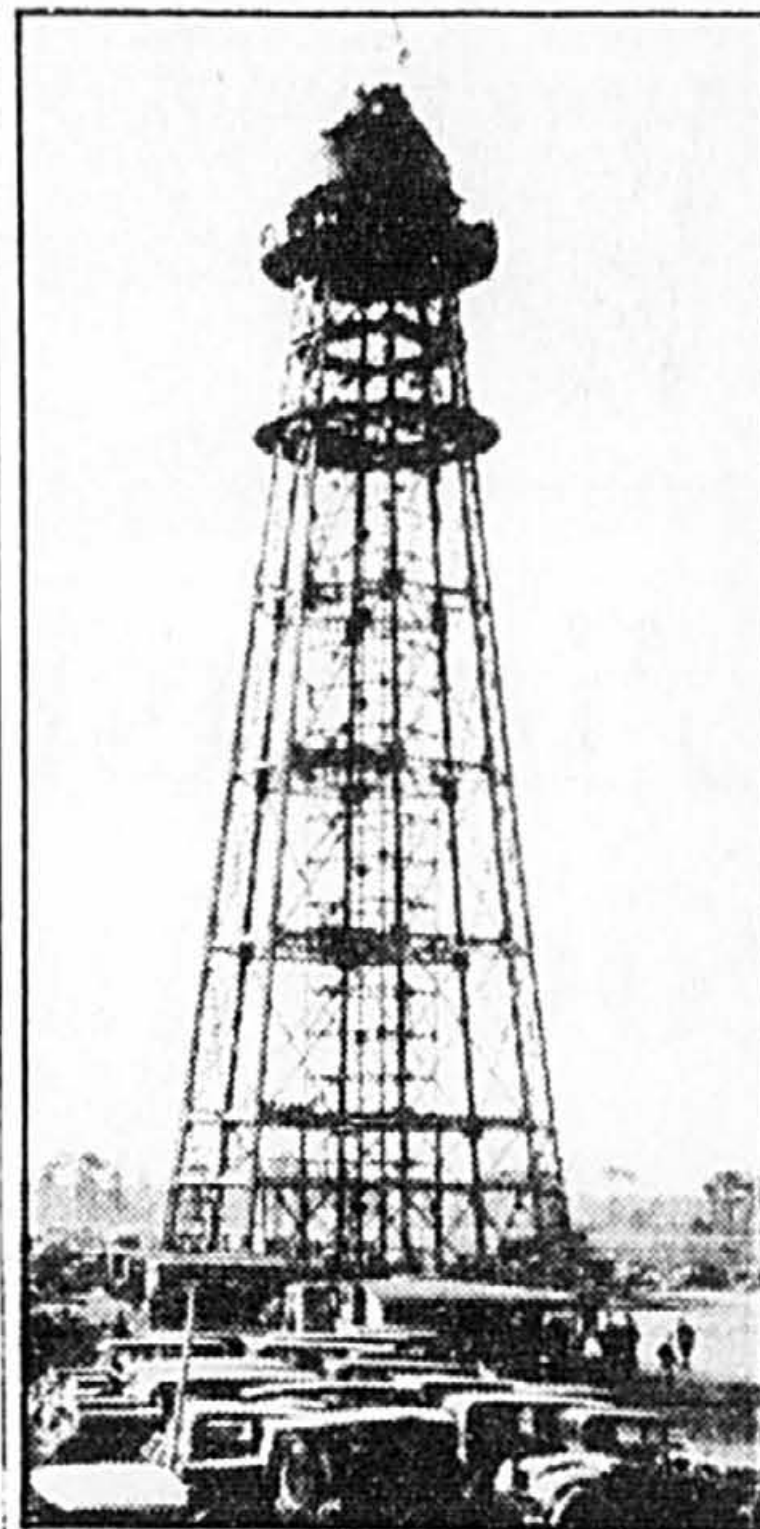
Fondé en 1946, le Syndicat d'aviation de Rimouski prit le nom d'Air Rimouski en 1947 puis s'amalgama à la Compagnie du Golfe en 1953 pour devenir Quebecair. Quebecair inaugura une liaison entre Rimouski et Québec en 1955 puis entre Rimouski et Montréal en 1957. La société fit l'acquisition des Ailes du Nord et de Matane Air Service en 1965, de Fecteau Air Service en 1967, et d'Air Gaspé en 1974, ce qui lui permit notamment d'ajouter les Îles-de-la-Madeleine à son réseau.

Nordair est née en 1947 sous le nom de Boreal Airways, qui inaugura en 1952 un service régulier vers Fort Chimo. Le nom de Nordair était adopté en 1956 et la compagnie commença à desservir Frobisher Bay l'année suivante. Elle ajoutait Resolute Bay à ses lignes en 1962.

En 1955, CP Air cède à Air Canada ses lignes intérieures du Québec, dont Montréal-Québec, et de l'Ontario en échange de la liaison Toronto-Mexico.

D'autres grandes entreprises canadiennes, parties de presque rien, sont venues s'ajouter: Pacific Western, créée en 1945, d'abord sous le nom de Central British Columbia Airways; Wardair, née à Yellowknife en 1953; et Eastern Provincial Airways, qui adopta ce nom en 1963 après s'être appelée Maritime Central Airways.

Ce ne sont là que quelques éléments de l'histoire de l'aviation au Québec et au Canada. Le nombre de passagers a grimpé de 1 004 en 1924, à 5,3 millions 25 ans plus tard et à 19,2 millions en 1974. Le transport du courrier passa de 15 000 lettres et colis en 1924 à 16 millions de kilogrammes en 1959. Une toute dernière image pour illustrer l'évolution de l'aviation: l'ensemble du cargo transporté en 1924, soit 35 000 kilogrammes, ne suffirait pas à remplir un DC8-63 tout-cargo!



Photothèque LA PRESSE

Deux tours, sensiblement de la même hauteur, mais pour deux utilisations sensiblement différentes. La photo du haut montre la première tour d'amarrage pour dirigeables, construite à l'aéroport de Saint-Hubert, en 1928. La photo du bas montre la tour de contrôle de l'aéroport de Mirabel.

L'HOMME DE 6 MILLIONS?

Robert Massy est l'un des hommes les plus populaires en ville!

Sa profession: changeur au métro.

Chaque semaine, des millions de gens ont recours à ses services. À lui tout seul, il contrôle des millions de passages et distribue des millions de renseignements.

Pas étonnant, quand on sait que, sur ses 57 stations, le métro fait plus de 700 000 entrées par jour. Robert et ses 350 collègues sont là pour vous renseigner et vous guider.

Leur mission: vous faciliter la vie en ville.

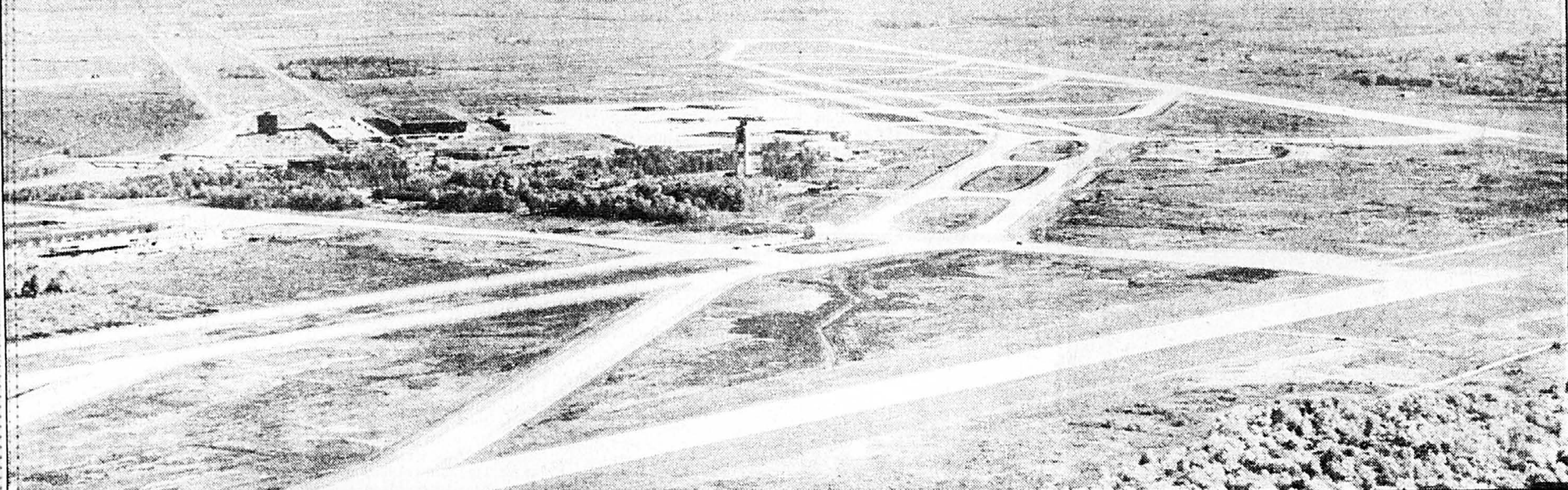
Rencontrez donc Robert Massy. Il y a toujours un métro ou un autobus tout près de chez vous.

Pssst... Si vous prenez le métro plus de 35 fois par mois, il vous conseille de prendre votre carte C.A.M..

L'équipe C.T.C.U.M. À votre service, chaque jour.

Le transport aérien

Les parcs et autres lieux publics servirent de premiers aéroports



L'aéroport international de Montréal à Mirabel...des installations ultra-modernes, mais sous-utilisées...

Photothèque LA PRESSE

Toronto Sept fois par jour.



Vous voyagez par affaires. Vous avez des besoins particuliers. La Classe Impériale de CP Air vous réserve un traitement de faveur sans frais supplémentaires. Comptoir d'enregistrement distinct. Confort. Service chaleureux. La Classe Impériale. Disponible sur tous nos vols entre les principales villes canadiennes.*

Montréal/Toronto

Départ	Retour
7 h 30	7 h 00
8 h 45	7 h 45
13 h 15	11 h 25
14 h 15	14 h 10
16 h 45	17 h 15
19 h 15	19 h 15
21 h 30†	22 h 00


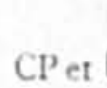
La fréquence des vols peut varier la fin de semaine.
† 21 h le vendredi.

Rabais de 25% sur le plein tarif économique si vous revenez le même jour ou le lendemain.

Distinguez-vous. Exigez CP Air 

TRANSPORTEUR OFFICIEL EXPO 86 VANCOUVER

*Montréal-Ottawa-Toronto-Winnipeg-Calgary-Edmonton-Vancouver-Victoria

 CP et  sont les marques déposées de Canadien Pacifique Limitée. Classe Impériale est une marque déposée des Lignes Aériennes Canadien Pacifique, Limitée.

Pointe-Claire occupe une place spéciale dans la petite histoire des aéroports et de l'aviation du Québec et même du Canada.

GILLES GAUTHIER

C'est en effet dans un champ spécialement aménagé de cette municipalité qu'eut lieu, du 25 juin au 5 juillet 1910, le premier meeting d'aviation au Canada. C'est lors de la première journée de ce meeting que fut effectué le premier vol dans l'histoire du Québec, et cet honneur échet à un membre de l'équipe de démonstration des frères Wright, pionniers de l'aviation.

Le 2 juillet, un des participants, le comte Jacques de Lesseps, à bord d'un appareil Blériot XI surnommé *Le scarabée*, survola le centre-ville de Montréal. Le vol aller-retour dura 49 minutes.

Au cours des années qui suivirent, les parcs et autres lieux publics furent souvent utilisés comme terrains d'aviation, les envolées attirant une foule de curieux. Le parc Champlain, le parc Maisonneuve, Fletcher's Field, Blue Bonnets, les terrains des expositions de Québec et de Sherbrooke, ont ainsi été la scène de exploits d'audacieux pilotes. George Gray, de Boston, dut recevoir la protection de la police quand, le 22 septembre 1912, devant 100 000 spectateurs rassemblés au parc Lafontaine, il refusa de faire décoller son biplan. L'événement était commandité par LA PRESSE. Il faut dire, raconte la Société canadienne d'histoire de l'aviation, que le malheureux Gray s'était écrasé une semaine auparavant lors d'une démonstration à l'hippodrome du parc Delorimier.

C'est de Snowdon que décollait William Robinson le 8 octobre 1913 pour effectuer les premiers vols interurbains et interprovinciaux. Il atterrit à Ottawa après cinq escales.

Le plus vieux terrain d'aviation

Le plus vieux terrain d'aviation permanent de la région de Montréal est l'ancien terrain de polo de Cartierville, où Percy Hall Reid procédait de 1909 à 1914 aux essais des avions qu'il fabriquait. Le premier transport aérien de courrier au Canada eut lieu de ce terrain à l'aérodrome militaire de Leaside à Toronto, le 24 juin 1918. Base d'un club d'aviation en 1920 (on l'appelait parfois l'« Aérodrome des Bois-Francis de la ligue aérienne de l'Empire britannique »), il servait en même temps de porte d'entrée aérienne pour la région de Montréal et un service des douanes y était installé. En 1923, une superficie de 250 mètres carrés dans le port de Montréal, au pied de l'usine de la Canadian Vickers, était désignée comme porte d'entrée pour les hydravions.

En juin 1927, le gouvernement fédéral prit la décision d'acqué-

rir des terrains à Saint-Hubert pour la construction d'un aéroport, en incluant un mât d'arrimage pour dirigeables, qu'on envisageait d'utiliser pour le service aérien transatlantique. Quelque 620 acres de terrain furent achetées en août par le ministère de la Défense, de qui releva toute l'aviation au pays de 1919 à 1936. Le premier atterrissage sur l'aérodrome encore provisoire fut effectué en novembre par un monoplan Fairchild provenant de Rimouski avec du courrier. Il était exploité par la Défense nationale pour le compte du ministère des Postes.

En 1928, la compagnie Reid Aircraft commençait la fabrication d'appareils à Cartierville, dont l'aéroport, d'une superficie de 242 acres, comptait deux hangars.

L'aéroport de Saint-Hubert, qui fut le plus grand au pays pendant plusieurs années, fut officiellement inauguré en 1930. Quelqu'un déclara lors des cérémonies officielles qu'il « constitue un aéroport national comparable à Croydon en Angleterre et au Bourget en France ». Le rapport de l'aviation civile pour cette année-là mentionne que ses installations sont « les plus modernes au monde ». Le 1er août 1930, le dirigeable R-100 arrivait à Saint-Hubert en provenance de Cardington en Angleterre.

En 1932, le nombre d'envolées à Saint-Hubert était de 1 755 et le nombre de passagers de 1 736. Le ministère fédéral des Transports assume la responsabilité de l'exploitation de l'aéroport en 1936, mais le ministère de la Défense en reprend l'administration en 1940, peu après le début de la Deuxième Guerre mondiale. Cette année-là, le ministère fédéral des Munitions et Approvisionnements acquiert des terrains pour construire des usines et un aéroport à Cartierville. Les installations de Canadair étaient nées.

En 1940 également, le ministère des Transports, après avoir étudié puis rejeté le site de Cartierville, acquiert 1 500 acres de terrains dans la municipalité de Dorval afin d'y construire un aéroport pour la région de Montréal. Il est inauguré en septembre 1941. Le fédéral acquiert en 1954 une superficie additionnelle de 1 300 acres pour construire de nouvelles pistes. L'aérogare actuelle est inaugurée en 1960.

L'aviation civile se voit interdire Cartierville le 1er octobre 1968. C'était alors l'aéroport canadien qui enregistrait le plus grand nombre de décollages et atterrissages, à cause de la présence d'écoles de pilotage. Cette distinction échoit depuis à Saint-Hubert.

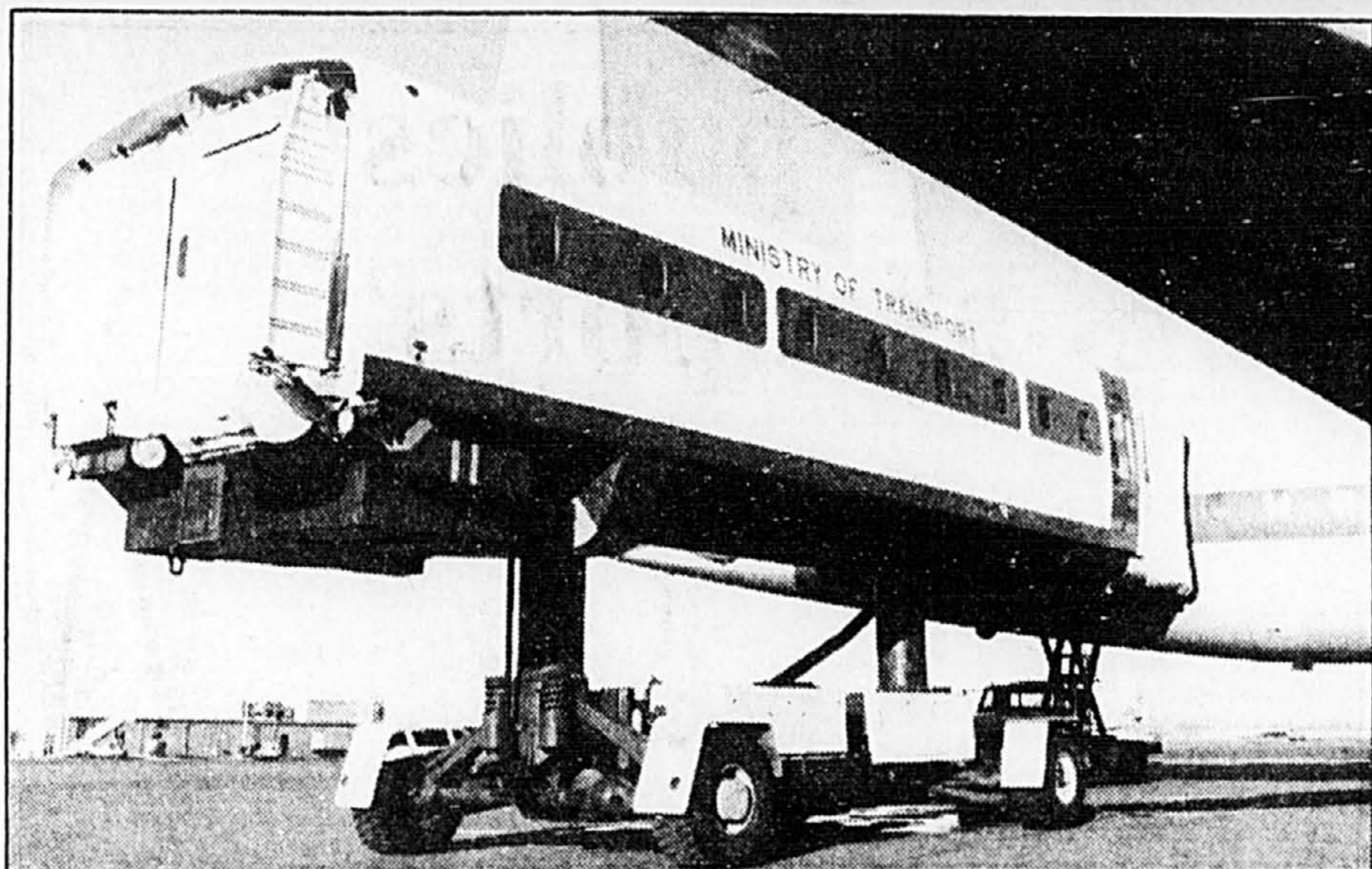
Il y a 15 ans, en 1969, Ottawa décide de construire un nouvel aéroport pour atténuer la congestion à Dorval. 96 000 acres de terrains sont expropriés près de Saint-Scholastique et Mirabel est inauguré en octobre 1975.



Le contrôle aérien des années 50, bien avant l'avènement des appareils ultra-perfectionnés...

Photothèque LA PRESSE

Le transport aérien



Le transbordeur de l'aéroport de Mirabel, fort contesté au début, mais de plus en plus apprécié par les voyageurs.



Surnommé *Le Pélican* le B-747 tout cargo d'Air France peut transporter de gros volumes de marchandises conteneurisées.



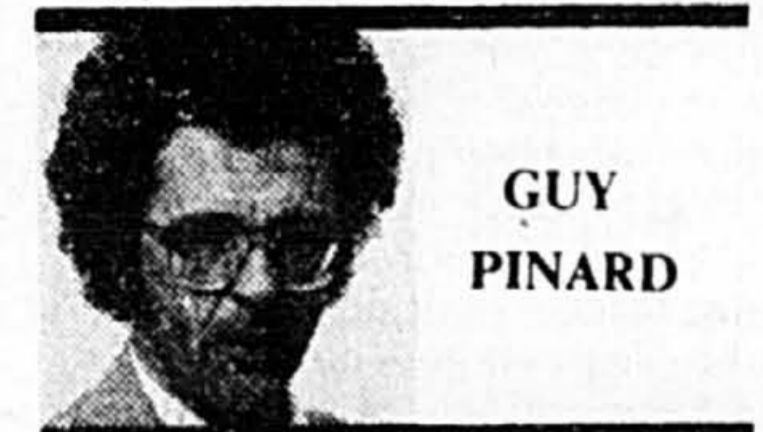
L'hélicoptère permet de relier rapidement le centre-ville d'une agglomération urbaine à tout aéroport le moins éloigné.



Airtransit, une expérience de transport de centre-ville à centre-ville est sur le point de renaitre, entre Montréal, Ottawa et Toronto.

L'évolution de l'aviation, une série ininterrompue d'exploits techniques

Depuis le tout premier vol transatlantique Vancouver-Seattle effectué par un Lockheed 10A de 10 places, immatriculé CF-AZY, en septembre 1937, la société Air Canada (alors connue sous le nom de Trans Canada Airlines) et les autres transporteurs nationaux ou régionaux, ont utilisé une foule de types d'avions.



GUY PINARD

Nous allons essayer de suivre l'évolution des types d'avions qui ont volé au Canada, mais en nous limitant à la toute première version.

1935 — Douglas Aircraft lance le DC-3, connu dans sa version militaire sous le nom de *Dakota* C-47. Ce bimoteur est l'avion le plus sécuritaire jamais fabriqué; la demande est telle qu'on en fabrique 11 000 exemplaires. Il est même produit sous licence en Union soviétique sous le nom de Lisunov Li-2. Sa capacité minimale est de 28 places.

1938 — Douglas offre le DC-4, un quadrimoteur de 44 places. Cet avion sera aussi fabriqué au Canada sous licence par la société Canadair qui lui donnera le nom de *North Star*. C'est le premier avion à cabine pressurisée en Amérique du Nord.

1943 — La société Lockheed concurrence le DC-4 avec son quadrimoteur *Constellation*, d'une capacité de 48 places.

1946 — C'est le lancement du premier avion de plus de 100 places, le DC-6B de Douglas. Un quadrimoteur évident.

1947 — La société Boeing fait véritablement son entrée sur le marché des avions de transport civil avec le *Stratocruiser*, un quadrimoteur d'une capacité de 100 places. Cet avion, le premier d'une longue série de succès commerciaux chez Boeing, jouera un rôle prépondérant lors du pont de Berlin, en 1949.

1948 — La société britannique Vickers lance le premier avion à turbopropulseurs, le *Viscount*. Ce quadrimoteur avait une capacité d'une cinquantaine de passagers.

1949 — Le premier réacteur civil, le *Comet*, sort des usines britanniques de Havilland. Malheureusement, cet avion à quatre réacteurs en paires dans les ailes, tout près de la carlingue, connaît d'énormes difficultés structurelles qui entraîneront des dizaines de morts lors d'écrasements. À l'exception des exemplaires vendus à la British Overseas Airways Corp. (BOAC), de Havilland n'en vendra qu'un seul à l'étranger, soit à l'Armée canadienne.

1950 — Lockheed lance son *Super-Constellation*, quadrimoteur de 95 places.

1953 — Douglas réplique avec le DC-7, un quadrimoteur à turbo-propulseurs d'une capacité de 100 places.

1954 — Boeing lance le premier long courrier à réacteurs, le B-707, d'une capacité de 180 places.

1955 — Apparition du premier réacteur soviétique, le TU-104 de Tupolev. Cet avion comprend un réacteur de chaque côté, enchâssé dans l'aile à la manière du *Comet*. La même année, apparaît le *Friendship F-27* de Fokker, qui sera également construit aux États-Unis sous licence, par la société Fairchild, sous l'appellation de F-227.

1957 — Douglas concurrence le B-707 par le lancement de son DC-8, un quadrimoteur d'une capacité de 189 places. Encore en 1957, le constructeur français Sud-Aviation lance la *Caravelle*, un biréacteur de 80 places. Cet avion innove du fait que les deux moteurs sont fixés à la carlingue, à l'arrière. De leur côté, les Soviétiques sont les premiers à franchir le cap des 200 places avec le TU-114 de Tupolev. Ce dérivé du bombardier TU-20 peut transporter 220 passagers. Toujours la même année, Lockheed lance le premier turbopropulseur entièrement américain, l'*Electra L-188*. Mais ce quadrimoteur d'une capacité de 90 places connaît peu de succès dans sa version civile.

1959 — La société britannique Vickers lance le *Vanguard*, un quadrimoteur à turbopropulseurs conçu comme complément au *Viscount*. Il offre une capacité de 93 places, mais comme il est bruyant seulement deux entreprises en feront l'achat, soit BOAC et Trans-Canada Airlines. Encore en 1959, Boeing lance son B-720 de 165 places, dérivé du B-707.

1960 — La société Canadair lance le *CL-44*, un dérivé du *Bristol Britannia*, également construit sous le nom de *Yukon* dans sa version militaire.

1962 — Le constructeur britannique Hawker Siddeley innove avec le *Trident*, un triréacteur avec moteur central au-dessus de la carlingue. Sa capacité est de 82 places. Son principal concurrent, la British Aircraft Corporation (BAC), lance le VC-10, dont les quatre moteurs sont fixés en paires, à la carlingue, à l'arrière. Capacité de 109 places. Le même principe est retenu en 1963 par le constructeur soviétique Ilyushin pour le IL-62.

1963 — Boeing lance son triréacteur B-727, un moyen-courrier de 96 places qui sera le plus populaire de tous les réacteurs de l'histoire, avec plus de 1 400 exemplaires. De son côté, la BAC lance un court-courrier à deux réacteurs, le *One-Eleven* (on dit aussi communément le BAC-111) d'une capacité de 80 places.

1965 — McDonnell-Douglas (le constructeur militaire McDon-

nell a fait l'acquisition de Douglas Aircraft) lance le DC-9, un court-courrier biréacteur de 90 places. Au Canada, la société torontoise de Havilland lance le DHC-6 ou *Twin-Otter*. Il s'agit du premier avion à décollage et atterrissage court (ADAC) vraiment pratique.

1966 — McDonnell-Douglas lance le DC-8-62, version allongée de son populaire quadrimoteur, afin de porter sa capacité à près de 200 places.

1967 — L'un des avions les plus populaires au Canada, le B-737, sort des usines Boeing. C'est un court-courrier à deux

réacteurs, d'une capacité de 100 places. Le F-28 de Fokker voit le jour la même année.

1968 — Deux lancements, deux Tupolev, soit le triréacteur TU-154 d'une capacité de 154 places (et surnommé le « *Tridentov* » à cause de sa ressemblance avec le *Trident*) et le supersonique TU-144, ou « *Concordski* », dont le vol inaugural devance celui du *Concorde* de deux mois. Le TU-144 s'avérera un échec sur tous les plans.

1969 — Deux lancements spectaculaires. D'abord celui du supersonique *Concorde*, construit conjointement par l'Aérospatia-

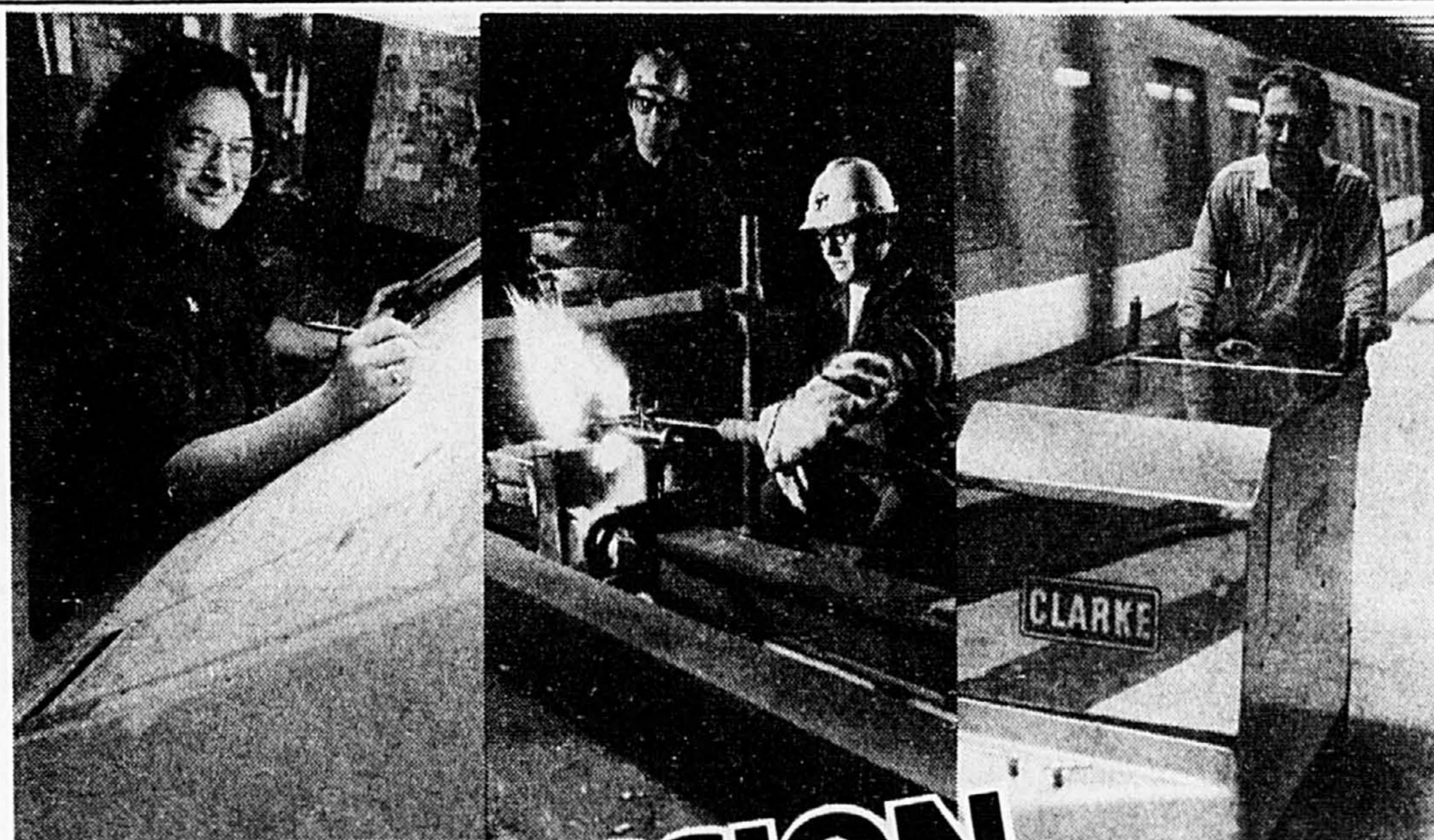
le de France et la BAC, qui ne connaîtra malheureusement aucun succès commercial à cause de sa capacité insuffisante (112 places) pour assurer la rentabilité de l'appareil. Tel n'est pas le cas de l'autre appareil lancé la même année, le B-747 de Boeing; ce quadrimoteur géant à l'apparence exclusive peut transporter jusqu'à 500 passagers.

1970 — Les deux autres constructeurs américains lancent un gros porteur à leur tour, soit deux triréacteurs, le DC-10 de McDonnell-Douglas, d'une capacité maximale de 380 passagers,

et le L-1011 de Lockheed, d'une capacité de 345 passagers.

1974 — Au tour des Européens d'entrer dans la valse des gros porteurs, avec le biréacteur moyen-courrier A-300 du consortium Airbus, d'une capacité maximale de 345 passagers.

Les années 80 voient naître deux biréacteurs, gros porteur et court-courrier, le B-767 de Boeing et le A-320 d'Airbus. Au Canada, le constructeur torontois de Havilland lance pour sa part son *Dash-8* de 35 places, un type intermédiaire entre son *Twin Otter* et le *Dash-7* de 50 places lancé en 1975.



MISSION IMPOSSIBLE?

Non! Pour les membres de l'équipe du génie de la C.T.C.U.M., il n'y a pas de mission impossible!

Louise Lefebvre, Jean-Guy Luneau, Jean-Hugue Levesque et Antonio Caradonio ont subi un entraînement spécial et intensif afin de prévoir toute éventualité. Chacun d'eux est un expert dans son domaine.

Louise est ingénieure. C'est l'un des cerveaux de l'organisation. Jour après jour, à sa table de travail, elle analyse, calcule, solutionne, dresse des plans, etc. Si votre métro est si bien pensé, c'est grâce à elle.

Jean-Guy et Jean-Hugue sont préposés à l'entretien de la voie du métro. Leur champ d'action: le tunnel. Ils y descendent chaque nuit, équipés jusqu'aux dents, pour poser des boulons, visser, souder, réparer les rails défectueux, etc. Si votre métro roule si bien, c'est grâce à eux.

Quant à Antonio, le dernier mais non le moindre, il s'occupe de l'entretien du métro. Il est là tous les jours, fidèle au poste. Dissimulé derrière sa machine, il inspecte, détecte la saleté, démasque la poussière, etc. Rien ne lui échappe! Si votre métro est si propre, c'est grâce à lui.

Louise, Jean-Guy, Jean-Hugue, Antonio et tous leurs collègues de l'équipe C.T.C.U.M. ont une mission: vous faciliter la vie en ville.

Rencontrez-les donc. Il y a toujours un métro ou un autobus tout près de chez vous.



L'équipe C.T.C.U.M. À votre service, chaque jour.

Le transport aérien



Le supersonique Concorde.



Le B-737, un avion efficace pour les transporteurs régionaux.



Le gros porteur L-1011, sous les couleurs du transporteur américain Delta, qui célèbre cette année le 50e anniversaire de ses liaisons avec Montréal.

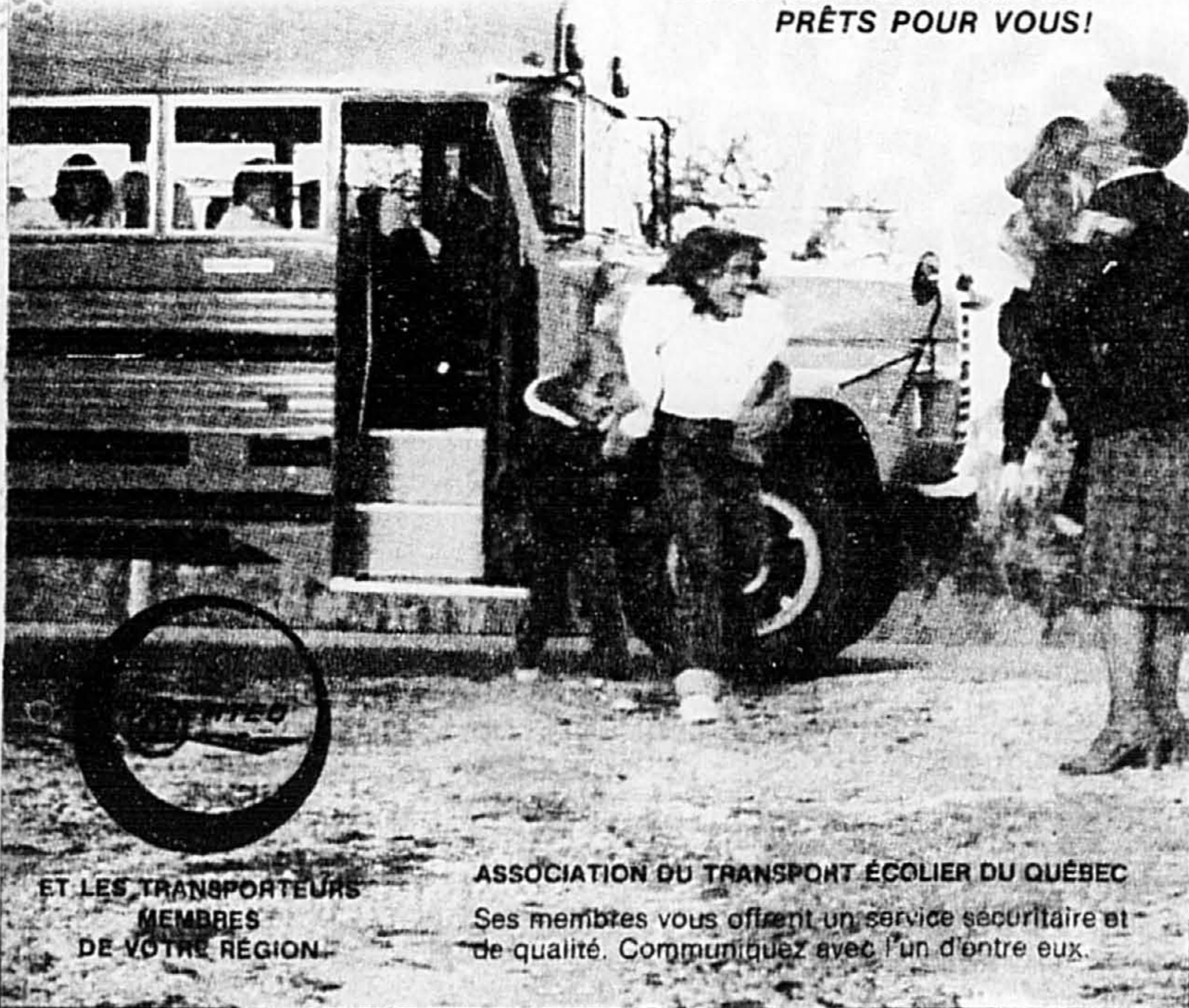
MAINTENANT AU SERVICE DE TOUTE LA POPULATION!

Depuis plus de 26 ans, nos milliers de véhicules transportent des millions d'écopiers.

EFFICACEMENT ET SÉCURITAIREMENT!

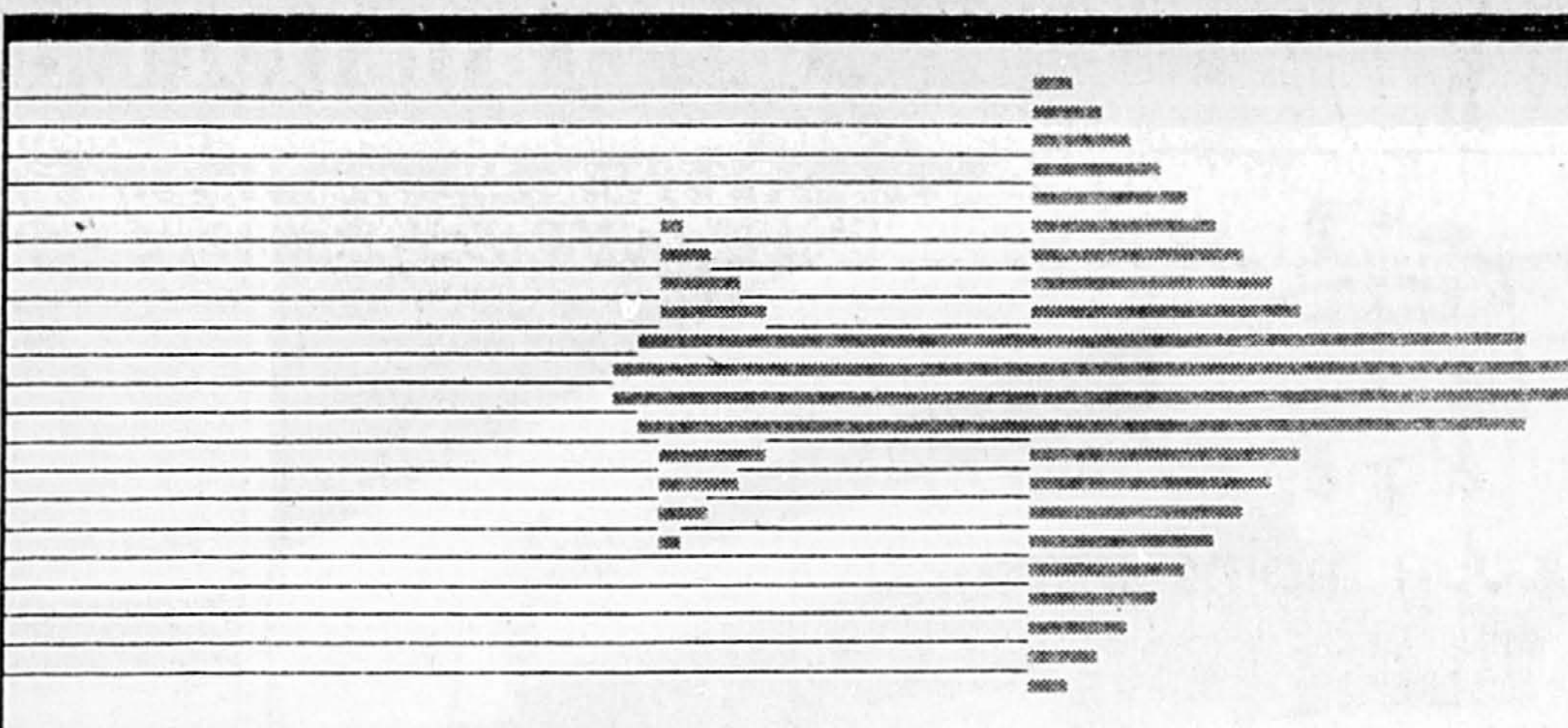
Vous avez probablement été un de nos passagers. Vous avez grandi... et nous aussi! Nous pouvons maintenant répondre à vos besoins de déplacement... presque à tous vos désirs. Soit en groupe, soit pour la Charte-partie, le transport d'adultes sur une base individuelle et le transport en commun d'appoint.

**NOUS SOMMES PARTOUT!
PRÊTS POUR VOUS!**



ET LES TRANSPORTEURS MEMBRES DE VOTRE RÉGION.

ASSOCIATION DU TRANSPORT ÉCOLEUR DU QUÉBEC
Ses membres vous offrent un service sécuritaire et de qualité. Communiquez avec l'un d'entre eux.



Le passé garant de l'avenir

Depuis ses débuts, Transports Canada veille à l'établissement et au développement d'un système de transport national sûr et efficace. Il s'acquiesce de sa mission au Québec par ses diverses composantes telles que:

- l'Administration canadienne du transport aérien à Dorval qui exploite les aéroports et fournit les services de navigation et de réglementation aérienne;
- la Garde côtière canadienne, région des Laurentides, qui assure un vaste éventail de services au monde maritime sur le Saint-Laurent;
- le Centre d'essai des véhicules automobiles de Blainville, responsable du développement et du respect des normes de sécurité routière;
- le Centre de développement des transports à Montréal, chargé d'étudier les façons d'améliorer le transport sous toutes ses formes.

Fort de ses réalisations passées, Transports Canada continue à promouvoir le développement optimal des divers modes de transport.

Le transport constitue l'infrastructure indispensable aux marchés d'exportation et d'importation dont l'économie du Québec est tributaire.

Transports Canada joue un rôle déterminant dans le développement économique du pays en général et du Québec en particulier.



Transports Canada
L'hon. Lloyd Axworthy
Ministre

Transport Canada
Hon. Lloyd Axworthy
Minister

Canada

C'est le MOIS DES CAMIONS chez votre concessionnaire GMC!

RÉALISEZ DE GROSSES ÉCONOMIES.



Offre de durée limitée sur les grands pickups GMC de 1/2 tonne et 3/4 de tonne à cabine ordinaire, à 2 ou 4 roues motrices.

ENSEMBLE 'A' GMC:
VOUS ÉCONOMISEZ **250\$***

Banquette à élégantes garnitures en tissu
• Ornement de capot • Garnitures de roues spéciales • Equipement d'enlèvement High Sierra • Ensemble de moulures Custom • Bandes d'allure sport

ÉCONOMISEZ À VOTRE FAÇON GRÂCE À QUATRE DIFFÉRENTS ENSEMBLES DE VALEUR.

ENSEMBLE 'C' GMC:
VOUS ÉCONOMISEZ **272\$***

Comprend plusieurs options populaires aux prix courants plus un volant inclinable et une glace arrière chauffante sans supplément de prix.

ENSEMBLE 'B' GMC:
VOUS ÉCONOMISEZ **350\$***

Comprend les éléments de l'ensemble 'A' plus
• Ornementation sensationnelle de l'avant
• Banquette à garnitures Custom spéciales en tissu
• Pare-chocs arrière chromé • Moquette luxueuse à poil ras • Autres équipements d'ornementation et de commodité

RENSEIGNEZ-VOUS SUR LES GROUPES D'ENSEMBLES. ÉCONOMISEZ JUSQU'À **743\$!**

ENSEMBLE 'D' GMC:
VOUS ÉCONOMISEZ **393\$***

Comprend un choix d'options populaires aux prix courants plus des lave-glaces électriques et le verrouillage électrique des portes sans supplément de prix.

Les deux ensembles 'A' et 'B' comprennent au choix de nouvelles bandes deux teintes ou larges. Renseignez-vous sur le prix modique des bandes sport deux teintes.

Les ensembles 'C' et 'D' sont livrables pour certains modèles. Le concessionnaire vous renseignera.

GMC...synonyme de robustesse, grande valeur et grande qualité.



Moteur diesel, à essence ou au propane

Boîte automatique 4 rapports avec surmultiples (livrable avec moteur 6 cylindres V8 ou V8 Diesel)

Pare-pierres en plastique

Suspension avant à roues indépendantes avec poutre-essieu massive

Quelques caractéristiques GMC...un défi pour la concurrence.

C1500 Widebody avec ENSEMBLE 'B'

La vie tient à un clic! Attachez-vous.

Certains des équipements représentés ou mentionnés ici sont livrables en option, moyennant supplément.
*D'après les prix de détail suggérés.



Les camions...c'est notre affaire.

VISITEZ VOTRE CONCESSIONNAIRE GMC PENDANT LE MOIS DES CAMIONS!

