



LA BANQUE ROYALE DU CANADA

BULLETIN MENSUEL

SIÈGE SOCIAL, MONTRÉAL, MARS 1953

NOS GRANDES ROUTES

LES Canadiens se plaignent de leurs routes depuis quatre cents ans, mais il n'y a là rien de singulier. Le mauvais état des routes a fait pester les hommes depuis les premiers va-et-vient d'un village à un autre.

Le gouverneur de la Nouvelle-Ecosse a dit il y a deux cents ans: "A mon avis, cette province sera la plus florissante de l'Amérique du Nord . . . il ne lui manque rien pour devenir prospère, si ce n'est de l'argent pour construire des routes."

Aujourd'hui, le problème des grandes routes est devenu plus compliqué que jamais.

La plupart de nos routes ne sont plus à la mode du jour. Construites pour de lentes voitures traînées par des chevaux, les brillantes couleurs des automobiles en font ressortir l'antiquité.

Depuis quelques années, les gouvernements provinciaux et les municipalités, et dernièrement le gouvernement fédéral, construisent de nouvelles routes et élargissent les anciennes aussi rapidement que possible, mais sans tenir tête au nombre toujours croissant de camions et d'automobiles.

Il y a au Canada environ trois millions d'automobiles dont les conducteurs cherchent à trouver passage sur des routes étroites et sinueuses accoutumées à une allure plus tranquille, et un endroit pour stationner dans des rues à l'usage de cabriolets et de bicyclettes.

Les routes du Canada

Quand les villages commencèrent à remplacer les établissements des premiers colons, nous avions, en fait de routes, des chemins qui portaient du magasin général pour aller se perdre dans la campagne. Ces chemins contournaient les collines, allaient par-ci par-là sans rime ni raison, et faisaient un généreux détour à l'approche de vieux arbres ou de jardins, au lieu d'abattre les uns et de passer à travers les autres.

Les routes construites par les Français dans la vallée du Saint-Laurent étaient classées comme *chemins royaux*, *chemins de communication* et *chemins de moulin*.

Les premiers étaient les routes principales ou grandes routes; les seconds donnaient accès aux fermes qui ne bordaient pas les chemins royaux; et le seigneur faisait construire les autres. Les chemins royaux, dit le professeur G. P. de T. Glazebrook, dans un intéressant passage de son livre *A History of Transportation in Canada*, devaient avoir 24 pieds de large avec un fossé de 3 pieds de chaque côté; les chemins de communication avaient 18 pieds de large, avec fossés également, et il n'y avait pas de règle fixe pour la largeur des chemins de moulin.

En été, en 1735, on pouvait aller en voiture de Montréal à Québec en 4 jours et demi. En 1798, une diligence faisait la navette entre Newark et Chippawa, dans le Haut-Canada, et le service entre le Bas-Canada et le Haut-Canada par diligence fut inauguré en 1816 au moyen d'une ligne entre Montréal et Kingston.

Ce n'était qu'en hiver, lorsque la neige comblait les ornières et les rivières étaient glacées, que les voyages par voie de terre étaient agréables. Le mauvais état des routes de l'Ontario en 1894 donna lieu à l'organisation de l'Association des bonnes routes de l'Ontario. Aujourd'hui, l'Association des bonnes routes canadiennes travaille activement à l'amélioration des routes et à l'élimination des embouteillages et autres encombrements.

Notre grande artère nationale

En 1907, un peu plus de dix ans après l'apparition de la première automobile, il n'y avait que 2,130 automobiles immatriculées au Canada; en 1912, plus de 50,000; aujourd'hui, il y en a plus de 3,000,000.

La nécessité du transport automobile est amplement démontrée par la construction de la route de l'Alaska comme mesure de guerre. Entre 5,000 et 10,000 ouvriers ont travaillé à cette oeuvre gigantesque. Sur un parcours de 1,600 milles, la route traverse marécages, brousse et forêts, s'accroche au flanc des montagnes et franchit d'innombrables rivières et torrents.

Aujourd'hui, le Canada est en train de construire une grande route nationale de 5,000 milles, à mini-

mum de deux voies, avec facilités de transbordement, depuis l'île de Terre-Neuve dans l'Atlantique jusqu'à l'île de Vancouver dans le Pacifique.

Quand Ed. Flickenger, de Windsor, accomplit le premier voyage en auto à travers le Canada en 1925, il fut obligé de mettre des roues à boudin à sa voiture pour faire 850 milles sur rail. Vingt et un ans plus tard, le brigadier R. A. Macfarlane, D.S.O., et Kenneth MacGillivray trempèrent les roues d'arrière de leur auto dans l'Atlantique à Louisbourg, et huit jours après en mouillèrent les roues d'avant dans les eaux du Pacifique à Victoria.

Ce n'est qu'en décembre 1949 que le Parlement adopta la loi sur la route transcanadienne, par laquelle le gouvernement fédéral s'engage à payer 50 pour cent des frais de construction, jusqu'à concurrence de 150 millions de dollars. La route devra être achevée en 1956.

L'accord stipule que les contributions du gouvernement fédéral ne lui confèrent aucun droit de propriété et qu'il n'est pas non plus responsable des frais d'entretien.

Outre ses avantages du point de vue des voyages d'affaires et de plaisir, la nouvelle route attirera certainement les touristes étrangers. En 1951, d'après les dernières statistiques, il est entré au Canada 7,277,844 automobiles étrangères, dont 2,225,000 munies d'un permis de voyage.

Le reste de l'Amérique

Les Etats-Unis possèdent un réseau de bonnes routes qui sillonnent toutes les parties du pays. La plupart ont été construites au cours des trente-cinq dernières années.

Au début du vingtième siècle, il y avait moins de 250 milles de routes pavées en dehors des villes, et chaque famille parcourait environ 200 milles par an; aujourd'hui, 51 pour cent des 3,000,000 de milles de routes rurales sont pavées, et chaque famille américaine fait 10,000 milles par an en automobile. La vogue du tourisme et le développement parallèle de l'automobile font le sujet du livre *The Road is Yours*, par R. M. Cleveland et S. T. Williamson, publié par la Greystone Press en 1951.

Des routes partant du Canada vont rejoindre les routes des Etats-Unis et pénètrent jusque dans le Sud au moyen de la Grande Route panaméricaine.

Cette route a trois buts: relier notre pays avec les pays de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud; améliorer la situation économique des pays du Sud, et propager dans toutes les parties de l'hémisphère occidental les relations amicales qui existent entre le Canada et les Etats-Unis.

Au sud du canal de Panama, la route s'étend sur une longueur de 12,500 milles dans la plupart des pays de l'Amérique du Sud.

Il convient de mentionner une autre grande route américaine, construite celle-là avant l'ère chrétienne. La route des Incas du Pérou, longue de 4,000 milles et large de 25 pieds, traversait un pays des plus accidentés et des plus dangereux. Des tunnels de plusieurs centaines de pieds perçaient les cimes des montagnes; des dalles de pierre faisaient un chemin lisse sur des centaines de milles de désert brûlant; des digues traversaient les marécages et les bas-fonds des lacs, et sur la plus grande partie de son parcours cette étonnante grande route était pavée d'asphalte. "Aucune artère moderne n'a jamais égalé cette route ou ne saurait même lui être comparée", dit A. Hyatt Verrill dans *Under Peruvian Skies* (1930).

Genres de routes

L'idée que les gens se font des routes diffère selon l'endroit où ils vivent, leurs moyens de transport, leur état financier, et la densité de circulation. Même à l'époque du cheval, un comté prospère avait souvent de bons tronçons de chemin en macadam, tandis que le comté voisin, inculte ou plus pauvre, n'avait que des sentiers de vache.

Le genre de circulation varie énormément. Les charrettes de campagne chargées de légumes cheminent lentement au pas des lourds chevaux, et les autos et les camions filent à une vitesse de 40 à 60 milles à l'heure.

Pour obvier aux encombrements, on a proposé de construire des routes pour le seul usage des autos. Les automobilistes rêvent d'une époque où le pays sera sillonné de routes larges de 120 pieds, avec une bonne surface plane, sans chemins de traverse, ni poteaux de télégraphe, pylônes hydroélectriques ou marchands de saucisses. Ces routes seront naturellement interdites aux voitures autres que les automobiles.

Les grandes routes appelées "autostrades" sont réservées exclusivement aux automobiles. Elles font exception, par la force des choses, à l'ancien principe que la Route de la Reine est ouverte à tous les citoyens, à pied, à cheval ou en voiture. La route de la reine Elizabeth allant à la péninsule du Niagara est bordée, presque à chaque mille, de placards indiquant que la circulation est interdite aux bicyclistes.

Construction des routes

Nous voilà donc arrivés d'une piste de trappeurs à une route et finalement à une autostrade.

On calcule la construction d'une route moderne d'après le poids et le nombre des voitures auxquelles elle est destinée. Les Romains variaient la largeur de leurs routes selon les exigences de la circulation: ordinairement ils leur donnaient de 14 à 16 pieds pour permettre le passage de deux légions, mais une route en Northumberland avait 35 pieds 9 pouces d'une bordure à l'autre.

C'est en roulant sur une route bien construite qu'on se rend compte de la valeur d'une bonne surface bien préservée.

Beaucoup d'efforts ont été consacrés à la réalisation de cet idéal. Vers le milieu du siècle dernier les Canadiens crurent avoir trouvé la solution et construisirent une route pavée en bois—la première du continent—de Toronto dans la direction de l'Est en 1835, et une autre de Longueuil à Chambly en 1841. Aujourd'hui nous continuons encore les essais au moyen de routes en béton ou en bitume.

L'entretien des routes en bois ou en gravier coûtait très cher. Les budgets provinciaux en savent quelque chose. Le ministère des routes de l'Ontario a dépensé près de 125 millions de dollars en 1952 pour l'entretien, l'amélioration ou la construction de 10,523 milles de routes provinciales et secondaires, et 70,365 milles de routes municipales.

Les soins apportés à la construction et à l'entretien ont beaucoup d'importance pour les conducteurs d'autos et de camions. Les affaires ne sont pas une simple question de vitesse. Il s'agit de les faire économiquement—sous le rapport du temps et de l'argent. Les embouteillages et les trous sont des ennemis qui attaquent la bourse et la voiture.

Le mauvais état des routes fait gaspiller chaque année une énorme quantité d'essence et d'huile. L'usure continuelle des arrêts et départs est causée en partie par l'état de la route et en partie par le manque de bonnes routes.

Un expert britannique dit que le seul fait d'arrêter et de repartir, par une voiture allant à 35 milles à l'heure, consomme autant d'essence qu'un parcours de 300 yards, et use autant les pneus qu'un mille d'allure régulière.

Un comité du gouvernement des Etats-Unis a calculé qu'une auto qui fait 8,000 milles par an coûte en moyenne 6.22 cents par mille sur chemins en terre battue, 5.62 par mille sur gravier, et 4.63 par mille sur routes pavées. Les pneus s'usent deux fois plus sur les routes de gravier que sur les routes pavées.

Routes et chemins de fer

Un réseau national de transport mécanique exige des routes pour les autos ainsi que des chemins de fer. Le chemin de fer est la forme la plus économique de transport pour marchandises lourdes à longue distance; les camions sont un accessoire indispensable.

Il convient de noter que les chemins de fer ainsi que les routes pour autos ont subi des améliorations. Grâce aux recherches et aux essais de ces dernières années, les rails durent moitié plus longtemps, les traverses deux fois plus, et la voie est plus solide et plus douce.

La Commission royale du transport, présidée par W. F. A. Turgeon, dit dans son rapport de 1951 que nous avons besoin des chemins de fer pour transporter nos marchandises d'une façon économique et satisfaisante et mentionne l'effet des camions sur leurs affaires.

“Les véhicules automobiles, dit le rapport, principalement sous la juridiction des provinces, constituent une forme de concurrence très sérieuse pour les chemins de fer. Il est probable que cette concurrence augmentera avec la construction de nouvelles routes”.

L'avènement du chemin de fer a retardé d'un grand nombre d'années l'expansion des grandes routes. Le Canada allait juste se mettre à la construction des routes vers le milieu de 19^e siècle quand le chemin de fer devint d'usage pratique. Les chemins de charrettes se détérioraient, et le transport par route entra dans l'âge des ténèbres. En fait d'entretien, c'est à peine si on voyait de temps en temps une charretée de pierres sur le bord d'une route.

Puis, au début du siècle suivant, les progrès de l'automobile vinrent changer tout cela.

Les routes à surface dure ont permis aux camions de rendre de bons services à des prix de concurrence, et les camions n'ont commencé à rivaliser sérieusement avec les chemins de fer que depuis quelques années. Le débat parlementaire sur les tarifs de marchandises en 1925 ne dit rien au sujet des camions, mais parle beaucoup de la concurrence par eau.

Quand la Commission royale fit son enquête 25 ans plus tard, elle estima que les chemins de fer perdaient au moins 50 millions de dollars par an du fait des réductions de tarif occasionnées par la concurrence des camions, sans compter la perte du transport que ceux-ci leur enlèvent.

Il est probablement vrai que si les trains s'arrêtaient de marcher, les autobus et les automobiles n'arriveraient pas à transporter à la ville les ouvriers et les employés qui habitent les faubourgs, mais d'un autre côté il faut tenir compte qu'il y a au Canada 14,000 centres dont l'existence dépend principalement du transport par route.

Règlements routiers

Etant donné que le transport par route ou chemin de fer intéresse dans une certaine mesure chacun de nous, à la campagne comme à la ville, il devient de plus en plus nécessaire d'avoir des règlements sur la circulation et de répartir le coût d'une manière équitable.

Nous avons essayé de restreindre l'usage des véhicules à roues, d'en contrôler la construction, de fixer le poids et la nature de leur chargement. En 1709, il y avait tant de chevaux au Canada (environ 5,000) qu'une loi interdisait aux cultivateurs d'avoir plus de deux chevaux et un poulain. L'année suivante, Vaudreuil dit que les jeunes gens perdaient l'habitude de la marche et qu'il faudrait abattre une partie des chevaux.

Aujourd'hui, nous travaillons à grouper nos différents moyens de transport—chemins de fer, canaux, lignes aériennes, routes et pipelines—en un réseau bien coordonné, dans lequel chacun servira à sa manière les besoins du pays.

La difficulté provient du partage des attributions entre le gouvernement fédéral et les provinces. L'Association des manufacturiers canadiens a proposé à la Commission royale de donner aux provinces le droit de faire des lois uniformes sur le camionnage. Le Congrès canadien du Travail est allé plus loin: il a recommandé que chaque type de transport s'acquitte de la tâche qu'il est capable d'exécuter le plus économiquement, et que tous les services de transport soient placés sous les ordres des Commissaires du Conseil du Transport. (Il faudrait pour cela une modification à l'Acte de l'Amérique du Nord britannique.) L'International Brotherhood of Teamsters et la Canadian Automotive Transportation Association étaient opposées au système de juridiction fédérale.

Quand la Cour Suprême du Canada décida que le transport interprovincial et international était du ressort du gouvernement fédéral, la question fut soumise au Conseil privé qui n'a pas encore rendu de décision. La Commission royale estime que du moment que le Parlement a le pouvoir de faire des règlements sur le transport et d'en exercer la régie, il ne devrait pas se contenter de corriger les abus, mais devrait s'occuper également d'en favoriser l'expansion et de coordonner et harmoniser le service dans l'intérêt public. Les projets de loi présentés en 1937 et 1940 sur la régie fédérale du camionnage interprovincial et international soulevèrent une vive opposition et furent retirés.

Le péage

La réimposition du péage prouve abondamment l'insuccès des méthodes traditionnelles de financement.

Les automobilistes de nombreuses parties des Etats-Unis ont accepté de bonne grâce ce retour aux méthodes d'un autre siècle. Ils consentent volontiers à payer un cent ou un cent et demi par mille pour voyager d'une manière relativement plus confortable et plus rapide en même temps que moins dangereuse.

Dans un livre qui traite des *Routes à péage et des problèmes de modernisation des routes*, publié par The Brookings Institution en 1951, les auteurs disent: "S'il n'y a pas de fonds pour construire une route gratuite, à quoi sert de critiquer la route à péage qui résout en partie le problème."

L'idée du péage n'est pas nouvelle. En 1805, une loi établit la première route à péage au Canada, et l'exemple fut souvent imité après la guerre de 1812. L'Angleterre, qui avait des routes à péage depuis 1346, abolit la dernière en 1895 à la suite d'une décision du Parlement déclarant le système coûteux, gênant et nuisible.

Le Pennsylvania Turnpike, inauguré en 1940, fut la première grande route américaine à longue distance pour automobiles et véhicules commerciaux. Le Maine Turnpike, qui date de 1947, est la première route à péage entièrement financée par l'émission d'obligations garanties par les droits de péage.

Ce n'est pas seulement au moyen du péage qu'il est possible de construire de bonnes routes. Nos routes provinciales sont sur une grande partie de leur par-

cours aussi bonnes ou meilleures qu'une route payante. Le "péage, dit le rapport de The Brookings Institution, n'est qu'un moyen financier pour construire la route tout de suite, au lieu de continuer à se servir d'une mauvaise route en attendant d'avoir l'argent pour la mettre en bon état."

Accidents d'automobiles

Le Financial Post a dit il y a quatre ans dans un article qui a étonné beaucoup de gens: "Demandez à n'importe qui dans quel pays il y a le plus d'accidents d'automobiles et on vous dira, les Etats-Unis. Mais on se trompe. C'est le Canada qui détient ce triste record. Par million de milles, il y a 7.7 personnes de tuées aux Etats-Unis; au Canada tout près de 10."

Les derniers chiffres publiés par le Bureau fédéral de la Statistique indiquent que le nombre de décès causés par les accidents d'automobiles immatriculés est de 9.36 en 1951. Le Bureau dit que 7 personnes meurent chaque jour sur les routes du Canada et que 150 sont blessées, tandis que les dommages matériels s'élèvent à \$150,000 par jour rien que dans les accidents importants. Le Bureau ajoute, "Cela signifie 548 accidents par jour chaque année, deux toutes les cinq minutes, dont un grand nombre pourraient être évités si les automobilistes mettaient plus de soin à conduire."

Ce sombre état de choses devrait nous rappeler à la prudence dans cette nouvelle ère du transport. Si un pour cent de ces décès étaient arrivés dans un accident de mine ou d'usine, ou même de chemin de fer, on aurait crié au désastre, et le gouvernement aurait sûrement ordonné une enquête. Sommes-nous donc devenus si habitués aux accidents d'automobiles qu'ils ne sont plus pour nous qu'un fait divers dans les journaux?

La plus grande partie des personnes interrogées en 1950 sont d'avis qu'une application plus rigoureuse de la loi et un examen plus sévère pour l'obtention des permis de conduire aideront à diminuer le nombre d'accidents. Si bonnes que soient les routes, il faut tenir compte de l'élément personnel. Tant que chaque automobiliste ne sera pas instinctivement maître absolu de sa machine—ce qui est assurément dans son propre intérêt aussi bien que dans l'intérêt général—il se produira des accidents faciles à éviter.

Confusion actuelle du trafic

Tout cela revient à dire que notre système de transport routier est dans un état chaotique. Nous ne sommes plus maîtres de la situation. Nous nous débattons dans une confusion causée par la congestion dans nos rues et sur nos routes. Il est temps de réviser nos idées sur nos modes de transport.

Les projets de bonnes routes ne manquent pas, mais il ne suffit pas que ces routes soient "pavées de bonnes intentions."

Il faudra des années pour donner au Canada les routes dont il a besoin, mais l'opinion publique peut exercer un rôle influent dans la prompte réalisation de nos désirs.