

Enquêteurs à Cheval

Les ingénieurs militaires canadiens, tout comme leurs prédécesseurs du Génie royal britannique pendant la période coloniale au Canada, ont grandement contribué au développement de la nation grâce à leurs travaux d'arpentage et de cartographie. L'une des plus grandes entreprises de ce genre a été le plan de 20 ans après la Seconde Guerre mondiale pour cartographier le Canada - avec la priorité à la cartographie du nord et de la région subarctique du Canada.



La démobilisation à la fin de la Seconde Guerre mondiale avait vu le retour au Canada de plusieurs centaines de cartographes talentueux de l'armée. Les compétences qu'ils avaient perfectionnées dans les domaines de la topographie, de la photographie photogrammétrique, de la cartographie et de l'impression étaient inestimables. Certains visionnaires du service de la cartographie de l'armée ont vu qu'un ambitieux programme de cartographie contribuerait à la fois au développement national et à la défense du Canada.

Il y avait un engagement fort de la défense envers la cartographie du nord du Canada. Un sous-comité mixte de la Commission permanente canado-américaine sur les priorités de défense a été formé pour conseiller le Conseil permanent sur un plan pour répondre à ces besoins de cartographie. Parmi les priorités qu'ils ont établies pour la cartographie nord-américaine figurait la zone du réseau routier du Nord-Ouest en Colombie-Britannique et au Yukon. L'Établissement d'arpentage de l'Armée (ASE) a lancé un programme d'arpentage d'après-guerre pour cartographier le Canada à une échelle de 1: 250 000.

Le service de cartographie de l'armée a continuellement adopté les dernières techniques de création de cartes et est reconnu comme un chef de file dans son domaine. Pour construire une carte, il est nécessaire de disposer d'une série de «points de contrôle» localisés avec précision à la surface de la terre. Il était nécessaire que chaque point de contrôle soit vu de deux autres points pour permettre la vérification par triangulation. Les lectures doivent être extrêmement précises avant la fin du travail sur le terrain. Pendant les mois d'hiver, l'équipe d'arpentage transférait ces lectures sur une feuille de carte, puis la photographie aérienne pilotée par l'ARC était utilisée pour compléter les détails du terrain afin de produire une carte utilisable.

En 1947, l'ASE a envoyé 14 équipes d'arpentage au Yukon, à cheval, pour établir ces points. Les emplacements préférés pour ces points de contrôle se trouvaient sur des sommets de montagne sélectionnés qui exigeaient un effort physique important de la part des équipes de géomètres. Les placements entre ces points de contrôle se faisaient initialement à cheval - assistés par des avions à voilure fixe pour leur réapprovisionnement. En 1949, les hélicoptères ont commencé à déplacer les géomètres d'une station à l'autre.

En 1955, l'utilisation généralisée des hélicoptères avait considérablement ouvert le Nord aux géomètres. En outre, la mise au point d'un système de navigation électronique à courte portée précis (SHORAN) a contribué à faciliter la mise en place d'un réseau de stations de prospection dans la région subarctique. Ces avancées ont permis d'achever cet ambitieux programme de cartographie en 1970.