

I CULTUREL I



AU FIL DE LA CONFÉDÉRATION

CHAÎNON INDISPENSABLE DE L'UNIFICATION DU CANADA

Le chemin de fer toujours sur de bons rails?

À l'occasion des 150 ans de la naissance du Canada, *La Liberté* a embarqué à bord du grand train de l'histoire, conduit par le conservateur du musée Exporail au Québec, pour comprendre comment le transport ferroviaire a permis de construire le pays.

Barbara GORRAND
 presse3@la-liberte.mb.ca

Depuis la révolution industrielle, l'Homme a été fasciné par les trains.

Le chemin de fer pavant d'or sa destinée à travers d'autres contrées, toujours plus lointaines, et pourtant toujours plus proches. Conquête de l'Ouest, Orient-Express, Transsibérien, en avant toute!

De ces premières tonnes d'acier filant à la vitesse étourdissante de 30 km/h dans un panache de fumée de charbon, aux records de vitesse enregistrés au XXI^e siècle, les ferroviathes se sont enthousiasmés à chaque évolution technologique. Comme en témoigne l'abondante mystique que l'on retrouve dans la littérature et au cinéma.

Mais, comble de l'ironie, ceux qui entendaient ainsi siffler les trains ont peut être raté celui du progrès en marche. Ou plutôt en l'air, puisque c'est bien là, alors que les wagons atteignaient leur vitesse de croisière, que l'aviation a pointé le bout de son nez. Étendant ses ailes comme pour mieux faire de l'ombre au torillard.



La gare de Winnipeg, avec Saint-Boniface en fond, prise en 1910 au moment où la ville était un nœud névralgique de l'entretien des machines ferroviaires.

Chaînon indispensable de l'unification du Canada, le chemin de fer est-t-il encore, 150 ans plus tard, sur de bons rails? *La Liberté* a posé la question à Jean-Paul Viaud, conservateur depuis plus de 20 ans du musée Exporail, au Québec, et gardien de la mémoire ferroviaire nationale.

En quoi la naissance de la Confédération et le développement du chemin de fer au Canada sont-ils indissociables?

La guerre civile américaine

(1861-1865) fut l'occasion d'un grand progrès dans l'industrialisation rapide des États-Unis (surtout les États du camp Unioniste), et la fin des combats marqua également le retour de la politique expansionniste vers la côte Ouest et le peuplement des grandes plaines. Le chemin de fer est alors naturellement l'outil principal de cette politique américaine. Pour les provinces et les colonies britanniques au nord des États-Unis, le danger d'une nouvelle expansion américaine vers leurs territoires se pose avec acuité. Il devient urgent d'unifier

le territoire afin de contrer le danger américain. C'est le point de départ de l'histoire du chemin de fer canadien.

Dès lors, le chemin de fer est envisagé comme un outil d'unification des provinces canadiennes?

À partir de 1864, les politiciens canadiens entament des négociations à Charlottetown pour aboutir à un projet d'union politique qui deviendra, le 1^{er} juillet 1867, *L'Acte de l'Amérique du Nord Britannique* (AANB). Une confédération qui promet à tout

nouveau territoire s'y rattachant, une liaison par chemin de fer, symbole et même garantie de progrès à l'époque. Mais ce ne sera qu'avec le chemin de fer transcontinental Canadien Pacifique, dont le trajet sera plus conforme aux intérêts économiques du Canada, que le projet politique de 1867 deviendra réalité.

Quel est l'âge d'or du transport ferroviaire au Canada?

L'achèvement du Canadien Pacifique en 1885, complété par un réseau de lignes secondaires, est l'élément déclencheur d'une phase d'expansion accélérée. Dès la décennie suivante, et jusqu'à la Première Guerre mondiale, il y aura un boom migratoire sans précédent, tel que prévu à la Politique Nationale du Premier ministre John A. Macdonald, afin d'assurer le peuplement et la colonisation de l'Ouest et l'industrialisation de l'Est. Il en résulte une urbanisation galopante. S'y rajoute le tourisme, mais aussi les mines, l'industrie forestière. Des activités qui sont toutes, à l'époque, initiées et gérées par les chemins de fer. De 1890 à 1930, c'est donc l'apogée du développement. L'entre-deux guerres est la réelle apogée du transport de passagers par train.

Suite en page B2.



Fêtons nos 25 ans Ensemble!
 Réponds à la question suivante pour participer et envoie-nous le coupon avant le 1^{er} février
Envol91 t'offre un concert
 Madame Diva à ton école!

Quelle est votre chanson préférée de Madame Diva?
 info@envol91.mb.ca
 340 boul. provencher

AU FIL DE LA CONFÉDÉRATION

Suite de la page B1.

Les chemins de fer ont donc joué un rôle fondamental entre 1885 et 1945 pour ce qui est du peuplement, du développement industriel, minier, forestier, agricole etc. ainsi que pour le tourisme (chaînes hôtelières, parcs nationaux etc.).

À cette époque, quel rôle joue Winnipeg dans l'essor des chemins de fer?

Le premier essai de « Canadian Pacific Railway » créé en 1871 sera un échec en raison du Scandale du Pacifique. Le gouvernement pro-chemin de fer de Macdonald tombe. Le projet n'avance guère sous les

libéraux de Mackenzie. En 1874 Macdonald reprend le pouvoir. La construction ferroviaire reprend mais lentement. Lors de cette deuxième phase, la ville de Winnipeg est créée et le chemin de fer s'y rend. Mais ce n'est pas encore le succès escompté.

En 1878, Macdonald applique une politique cohérente (i.e. « la Politique Nationale ») basée sur trois points en particulier : une forte protection douanière pour favoriser l'industrialisation (surtout dans l'Est), une forte immigration surtout pour l'Ouest afin d'y rendre rentables les terres jusqu'ici inexploitées, et un chemin de fer transcontinental complété par un

réseau étendu de lignes secondaires reliant les pays.

Cette politique était probablement ce qui manquait pour la réussite du projet. Lorsqu'un nouveau syndicat financier lance le 3e essai du Canadien Pacifique en 1880, Winnipeg occupe déjà le rôle de base arrière de tout projet de transcontinental vers l'Ouest. Ce qui allait permettre la réussite du projet, c'est la création d'une nouvelle compagnie en 1880 à Montréal, le Canadien Pacifique. Son financement sera complété par la remise de terres gratuitement offertes par le gouvernement fédéral (préalablement rachetées à la Compagnie de la

Baie d'Hudson). Winnipeg devient ainsi la porte des Prairies pour l'Est du Canada et un nœud névralgique pour l'entretien du matériel ferroviaire.

Le déclin du transport ferroviaire de passagers explique-t-il en partie celui connu par Winnipeg?

Winnipeg, comme plusieurs anciennes villes ferroviaires, a souffert de l'avancée technologique des chemins de fer : les locomotives diesel-électriques sont durables, plus fiables et demandent beaucoup moins d'entretien que les locomotives à vapeur. Moins de travail pour les ateliers! Les chemins de fer commandent leurs locomotives de plus en plus à l'étranger, ce qui fait moins d'usines de fabrication. Les télécommunications modernes et surtout l'informatisation et les satellites permettent de réduire le nombre de personnel requis pour faire fonctionner les signaux et le déplacement des trains sur le réseau. Deux, voire un seul membre d'équipage sont suffisants pour faire rouler un train de marchandises, contrairement aux cinq cheminots à l'époque de la vapeur. Tout comme dans d'autres domaines, la technologie a pour effet de faire disparaître des emplois tout en en créant de nouveaux, ailleurs.

Le transport de passagers par train entre les villes a décliné en raison de la fin du boom migratoire et l'introduction d'autres modes de transport comme l'aviation civile et l'automobile individuelle. Il faudrait un train à grande vitesse pour concurrencer l'aviation et l'automobile sur le principal axe Québec-Windsor.

Aujourd'hui, quel rôle joue encore le transport ferroviaire au Canada?

Mais en ce qui concerne le transport de marchandises, matières premières et produits agricoles, il demeure la colonne vertébrale du pays et représente plus de 70 % de tout ce qui est transporté au Canada. Il doit cependant faire face à toute la complexité d'un monde globalisé où les décisions à l'autre bout du monde influencent le Canada. L'élargissement du Canal de Panama, terminé en 2016, ou la construction d'un second canal au Nicaragua, pourrait augmenter la concurrence du fret maritime qui n'aurait plus à traverser le Canada en train pour relier l'Asie à l'Europe.



Conservateur depuis plus de 20 ans du musée Exporail, au Québec, Jean-Paul Vaud est un véritable passionné de l'histoire du chemin de fer canadien.

Le chemin de fer dans les grandes lignes

1832-1867 : l'Amérique du Nord britannique est constituée de colonies isolées au plan continental, mais disposant déjà d'un bon réseau ferroviaire dans l'Est entre l'Ontario et le Québec. Le centre du pays appartient à la compagnie de la Baie d'Hudson et la Couronne, et n'est pas ouvert à la colonisation.

1867-1885 : le 1er juillet 1867, c'est finalement un pays « sur papier » qui naît. Il reste fragile, tant que ses promesses de progrès et de prospérité ne sont pas réalisées. Il faut attendre plusieurs essais pour qu'un projet de transcontinental connaisse enfin du succès, en 1885, soit 18 ans après la signature de l'acte fondateur du Canada moderne.

1886-1939 : le Canadien Pacifique est achevé en 1885, ouvrant la voie au développement. D'ailleurs dès le début du 20e siècle, les concurrents du Canadien Pacifique se lancent aussi dans la construction de transcontinentaux, avec un succès mitigé : le ralentissement économique entre 1914 et 1918 provoque la faillite des concurrents du Canadien Pacifique

et leur nationalisation au sein du nouveau Canadien National.

De 1945 à aujourd'hui : après une affluence record durant la Seconde Guerre mondiale, la popularité d'autres moyens de transport vient gruger rapidement les parts de marchés au train. À commencer par le camionnage, dont les premières entreprises sont créées par les chemins de fer. Puis l'aviation civile (Air Canada et Canadian Airlines sont fondées par les chemins de fer). L'automobile se développe, favorisée par la construction du réseau autoroutier après 1945. Le mouvement vers l'automobile et le bus, ainsi que l'avion, sont irréversibles. Le Canadien Pacifique se retire de l'essentiel de ses activités de transport de passagers en 1965. Elles seront confiées au Canadien National par le gouvernement.

Puis, à partir de 1978, le Canadien National transfère à son tour ses activités de transport de passagers (sauf certaines lignes de banlieue) à la nouvelle société VIA Rail Canada.

LIEUX-DITS

L'ACFM vous invite à rester à l'écoute sur les ondes de Radio-Canada! De par leur vécu, entendez de la bouche de vos aînés l'histoire, le patrimoine et la culture de vos régions rurales du Manitoba.

L'ACFM REMERCIÉ SES PARTENAIRES :



ET SES BAILLEURS DE FORDS :



UNE NOUVELLE CAPSULE À L'AFFICHE CHAQUE MARDI

JUSQU'AU PRINTEMPS 2017

MAGASIN VERMETTE À SAINT-JEAN-BAPTISTE
le 17 janvier | 2017

L'ARÉNA DE LA BROQUERIE
le 24 janvier | 2017

ÉCOLES À SAINT-LÉON
le 31 janvier | 2017

BLOC PARENTEAU À SAINT-JEAN-BAPTISTE
le 7 février | 2017



Écoutez pour entendre un aperçu :
Le 6 à 9 et l'Actuel à Ici Radio-Canada



ici.radio-canada.ca/lieuxdits
acfm.ca/lieux-dits