

DIRECTIONS

LE RAPPORT

FINAL DE

LA COMMISSION


ROYALE SUR LE

TRANSPORT

DES VOYAGEURS

AU CANADA

Volume 3



DIRECTIONS

LE RAPPORT

FINAL DE

LA COMMISSION

ROYALE SUR LE

TRANSPORT

DES VOYAGEURS

AU CANADA

PRIVY COUNCIL OFFICE
BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ
LIBRARY
BIBLIOTHÈQUE



Volume 3

Les avis exprimés dans les volumes 3 et 4 sont ceux des auteurs des études et ne reflètent pas nécessairement les opinions de la Commission royale.

Nous sommes reconnaissants aux personnes et organismes suivants de nous avoir autorisés à reproduire ici des textes déjà publiés ou non publiés :
Academic Press Inc.; American Telephone and Telegraph Company;
Pierre Berton; The Brookings Institution; Charles River Associates Inc.;
Federal Reserve Bank of Boston; Federal Réserve Bank of Chicago;
Federal Reserve Bank of Cleveland; George W. Hilton;
The Institute of Economic Affairs; L'Institut de recherches politiques;
John Deutsch Institute, Queen's University; Alfred E. Kahn;
Frank S. Koppelman; Douglass Lee; Oceana Publications Inc.;
L'Organisation de coopération et de développement économiques;
Oxford Review of Economic Policy; Oxford University Press; Pergamon Press Ltd.;
University of Toronto Press; L'Association des transports du Canada;
Transportation Research Board, National Research Council;
George W. Wilson; Clifford Winston.

Données de catalogage avant publication (Canada)

Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada

Directions : le rapport final de la Commission sur le transport des voyageurs au Canada

Publ. aussi en anglais sous le titre : Directions.

L'ouvrage complet comprendra 4 v.

Président : Louis D. Hyndman

ISBN 0-660-93248-2 (série de 4 v.)

ISBN 0-660-93814-6 (v. 1 et 2)

No de cat. MAS Z1-1989/1-1992F (série de 4 v.)

No de cat. MAS Z1-1989/1-1992-1-2F (v. 1 et 2)

1. Transport des voyageurs — Canada. 2. Transport des voyageurs —
Politique gouvernementale — Canada. 3. Transport des voyageurs —
Canada — Aspect de l'environnement. 4. Transporteurs — Politique
gouvernementale — Canada. I. Hyndman, Louis D. II. Titre. III. Titre :
Le rapport final de la Commission royale sur le transport des voyageurs
au Canada.

TABLE DES MATIÈRES

Page

VOLUME 3

Préface	xv
1 Au delà de la légende : la politique et la symbolique du transport des voyageurs au Canada	1
D.R. Oworm	
1. Introduction	1
2. L'époque antérieure aux chemins de fer : jusqu'à 1850	5
3. Le transport terrestre pendant la grande époque des chemins de fer : 1849-1920	12
Les entreprises de la Confédération : l'avènement du chemin de fer comme symbole national	25
Le trafic voyageurs au tournant du siècle	38
La phase finale du développement des chemins de fer : 1897-1917	42
4. La domination du chemin de fer et l'avènement de l'automobile : 1900-1945	52
L'avènement de l'automobile et ses conséquences : 1900-1929	58
La grande crise de 1929	84
La Seconde Guerre mondiale	92
5. L'ère de la concurrence et l'avènement de la politique sur le transport des voyageurs : 1945-1967	94
Le resserrement de la concurrence au cours de l'après-guerre	97
Les automobiles et les routes de l'après-guerre	100
La crise du réseau routier et la présence fédérale : 1949-1967	112
L'avion	118
La politisation du transport ferroviaire voyageurs	128
6. L'ère moderne : 1967-1990	139
Subventions et compressions	142



7. Conclusion : préoccupations et mythes de la société canadienne contemporaine	157
Notes	164
2 La politique du transport interurbain des voyageurs aux États-Unis de 1930 à 1991 : essai critique	185
George W. Wilson	
1. Introduction	185
La subordination des critères d'efficience	189
La distinction entre le transport de marchandises et le transport de voyageurs	192
Le rôle des économistes	198
2. La période précédant 1930	202
La politique relative à l'infrastructure	202
Les politiques de réglementation	209
La politique de compartimentation des modes de transport	218
3. La grande crise de 1929	221
L'infrastructure de transport	230
La politique en matière de transport	233
L'expansion de la réglementation	235
4. De la Seconde Guerre mondiale à la <i>Transportation Act of 1958</i>	237
La politique de l'ICC	240
Le rapport Weeks	245
Le rapport Hosmer	248
La situation dans les secteurs du transport aérien et routier	252
Conclusion	258
5. Évolution des politiques favorables à la concurrence :	
1960-1982	258
Le rapport Doyle	261
Le message du président Kennedy sur les transports	265
Après le président Kennedy	270
Le rôle des économistes dans la réforme des transports	271
Déréglementation des transports aériens	283
La réforme de la réglementation des transports par autocar	287
La création d'Amtrak : entorse à la politique de concurrence?	290
Deux études sur le système de transport aux États-Unis à la fin des années 1970	295

6. Une décennie d'expérimentation sous la réforme	298
Les lignes aériennes après la déréglementation	299
Amtrak dans les années 1980	304
Le dernier rapport sur la politique nationale	309
Le travail inachevé de la réforme de la réglementation	312
Au-delà de la réforme de la réglementation	312
Fixation efficiente des prix de l'infrastructure :	
frais d'utilisation des routes	315
Établir des liens	318
7. Les leçons du passé et leur pertinence pour le Canada	321
Les raisons de l'avance canadienne	322
Les différences de politique entre le Canada et les États-Unis	324
Les leçons de l'expérience américaine	330
Quel message pour le transport des voyageurs?	333
Sources de concurrence dans le service interurbain	
de voyageurs	335
La question des subventions	337
Autres messages et leçons	338
Notes	344
3 Le souci de l'équité dans la prestation et la tarification des services de transport des voyageurs : considérations théoriques	355
Robin Boadway	
I. Introduction : l'équité comme objectif de la politique gouvernementale	355
1. Les objectifs de la politique économique des pouvoirs publics	356
2. Le rôle de l'État dans une économie de marché	364
II. La recherche de l'équité dans l'attribution des ressources : les outils disponibles	369
1. La fiscalité	369
2. Les transferts	373
3. Les programmes sociaux	375
4. Le partage des compétences entre les niveaux fédéral et provincial	376
5. Les transferts en nature	379
6. La réglementation	380



III. L'application aux services de transport de voyageurs	381
1. Principes généraux	381
2. La recherche de l'équité dans le transport des voyageurs : l'éventail des moyens	383
3. Les subventions au transport des voyageurs, instrument de redistribution des revenus	385
4. Les subventions au transport des voyageurs considéré comme industrie à coûts décroissants	387
5. Les services de transport des voyageurs considérés comme aide dispensée selon des critères autres que le revenu	388
IV. Résumé	394
Annexe	397
Notes	403
Références	405
4 Le transport et le développement économique : recension de la littérature	409
David W. Slater	
Aperçu général	409
Le défi	409
La littérature publiée sur le transport et le développement économique	412
Les thèmes abordés dans la littérature	413
La répartition géographique et les mouvements de population	414
Divergences d'opinions analytiques et politiques	415
L'enquête	
Partie A — Le transport et le développement économique	417
Les statistiques du développement économique	417
Les théories du développement économique	421
Le rapport entre la politique commerciale et industrielle internationale et interrégionale et le transport	424
Théories des biens publics et des choix publics et impressions concernant leur application au transport : intervention des facteurs externes	427

La conception macroéconomique du transport et du développement économique	432
Modèles macroéconomiques désagrégés de l'infrastructure, du transport et du développement économique national	433
Inventaires des déficiences de l'infrastructure	435
La littérature sur le transport et le développement économique	440
Peut-on faire des généralisations au sujet de l'investissement dans le transport après un examen de la littérature sur l'évaluation des projets?	448
L'infrastructure régionale (particulièrement celle du transport) et le développement économique	450
Le développement économique et le transport interurbain des voyageurs	455
L'efficacité de l'investissement dans l'infrastructure de transport et de la politique tarifaire	459
Tendances et perspectives des besoins de transport	465
Conclusions provisoires sur le transport et le développement économique mettant l'accent sur le transport des voyageurs	467
Partie B	
Le transport (et plus particulièrement le transport des voyageurs) et le développement économique régional	472
Questions et concepts	472
Les tendances du développement économique régional au Canada et aux États-Unis	473
Le Canada	473
Le transport a-t-il largement contribué à modeler la structure économique régionale et interrégionale du Canada et des États-Unis?	476
La littérature à examiner	477
Les thèmes de la littérature	478
Certains détails sur diverses régions	478
Le transport et le développement économique de l'arrière-pays, des régions intermédiaires et des marchés d'exportation	481
Conclusions concernant le rôle du transport dans le développement économique	486

Partie C	
Le transport et le tourisme	488
Introduction	488
L'offre de services de transport	490
L'importance du tourisme	491
Les modes de transport touristiques	492
L'élasticité de la demande	492
Les services de transport répondant à la demande et à l'offre touristiques	493
Notes	494
Références	495
5 Les subventions et le transport des voyageurs au Canada	515
Trevor D. Heaver	
I. Introduction	515
Objet de l'étude	516
Plan de l'étude	516
II. Caractéristiques des subventions	517
Définition de «subvention»	517
Types de subventions	518
À quoi servent les subventions	525
Les conséquences économiques des subventions	532
La gestion des subventions	538
III. Historique des subventions	545
Le transport routier	545
Les services ferroviaires	550
Les services aériens	551
Le transport maritime	552
IV. Évaluation	552
Services modaux et types de subventions	553
Comparaison de pratiques et de principes de subvention	558
Notes	562



6 La politique sur l'infrastructure des transports : la tarification, les investissements et le recouvrement des coûts	563
David Gillen et Tae Hoon Oum	
1. Introduction	563
2. La tarification de l'infrastructure : théorie, problèmes et applications	567
2.1 Les prix et le bien-être	567
2.2 Les méthodes de tarification	570
2.3 Les mécanismes n'utilisant pas les forces du marché	581
2.4 Les difficultés potentielles de la mise en oeuvre	582
2.5 Les applications des principes de tarification	588
2.6 Résumé	597
3. Les structures des coûts d'infrastructure et des transporteurs : analyse des documents de référence	601
3.0 Introduction	601
3.1 Les coûts des transporteurs	604
3.2 Les coûts de l'infrastructure	611
3.3 Résumé de la structure de coûts des transporteurs et de l'infrastructure	615
4. Cadre d'analyse des conditions optimales d'imputation de frais aux usagers et de recouvrement des coûts	618
4.1 Cadre général d'imputation de frais aux usagers et de recouvrement des coûts	618
4.2 La tarification et l'investissement dans un réseau	620
4.3 La tarification et les investissements à l'optimum de second rang	625
4.4 Les frais imposés aux usagers et le recouvrement des coûts	628
4.5 Les frais imposés aux usagers des routes	637
5. Autres méthodes de financement de l'infrastructure routière	644
5.1 Introduction	644
5.2 Les trois catégories de systèmes actuels de financement par l'utilisateur	645
5.3 L'évaluation des divers moyens de financement	646
5.4 Résumé des diverses méthodes de financement des routes	654



6. Résumé et conclusions	661
6.1 Objectif et structure de l'étude	661
6.2 Les principes de tarification de l'infrastructure	663
6.3 Les coûts des transporteurs et de l'infrastructure	668
6.4 L'imputation de frais aux usagers	669
6.5 Les autres sources de financement de l'infrastructure routière	671
Notes	673
Références	677
7 La réglementation de la concurrence et le transport des voyageurs au Canada	697
John Blakney	
I. Introduction	697
II. La <i>Loi sur la concurrence</i>	699
A. Vue d'ensemble	699
B. La portée de la loi	704
C. L'application de la loi : les pouvoirs et les modalités	709
III. La <i>Loi sur la concurrence</i> — L'essentiel de la jurisprudence	711
A. Introduction	711
B. Les prix d'éviction et discriminatoires (alinéa 50(1)c) de la <i>Loi sur la concurrence</i>)	712
C. Le complot	722
D. Les fusions	730
E. L'abus de position dominante	754
IV. <i>Loi sur la concurrence, Loi de 1987 sur les transports nationaux</i> et autres lois connexes : une comparaison	769
A. Introduction — perspective historique	769
B. <i>Loi de 1987 sur les transports nationaux</i> et lois connexes	770
C. Les rapports entre les différents niveaux de compétence	774
D. Différences institutionnelles et administratives	786
V. Les nouveaux développements dans le secteur des transports : la réglementation adéquate des pratiques commerciales	796
A. Introduction	796
B. Les nouveaux développements	797



VI. Conclusions	810
Tableaux	813
Notes	816
8 Contrôle de la puissance commerciale sur les marchés aériens canadiens faiblement disputables	817
Keith Acheson et Don McFetridge	
1. Introduction	817
2. Le problème	819
3. La démarche	820
4. Accès, prix et contrôles tarifaires	821
Secteur sud du Canada	821
Secteur nord du Canada	822
Application des dispositions	823
5. Prix et qualité	825
Réduction des tarifs	825
Programmes pour grands voyageurs	831
Agents de voyages et prix	831
Systèmes de réservation informatisés	832
Rendement général sur le plan des prix au Canada	833
Expérience des États-Unis en matière de prix	836
Prix et nombre de transporteurs	837
Reconfiguration des réseaux, affiliés et indépendants	837
Économies d'échelle et de réseau	840
Encombrement et accès aux aéroports	844
Qualité des vols	847
Les vols d'affrètement dans le nouveau système	849
Fréquence des vols réguliers	850
Concurrence des transporteurs	850
Bénéfices	853
6. Nombre de transporteurs et exercice du pouvoir sur le marché	857
7. Contestabilité	859

8. Moyens de défense institutionnelle contre le pouvoir exercé sur le marché	870
Une déréglementation plus poussée	871
Réglementation résiduelle en matière de taux et de prix	871
9. Conséquences de la réglementation relative aux lignes du Nord et aux autres modes de transport sur la surveillance des prix pratiqués sur les lignes exploitées en régime de monopole par les compagnies aériennes au Canada	876
Définition d'une ligne exploitée en régime de monopole par une compagnie aérienne	876
Définition d'un prix raisonnable	878
Exigences en matière d'accès	880
10. Conclusion	887
Notes	890
9 Les compétences constitutionnelles dans le domaine des transports : évolution récente et projets de réforme	899
Patrick J. Monahan	
I. Introduction	899
II. Le cadre constitutionnel actuel	901
La compétence sur les ouvrages et entreprises	902
Les entreprises et ouvrages interprovinciaux	905
L'intégration des entreprises locales et interprovinciales	907
Ouvrages déclarés à l'avantage général du Canada	910
La paix, l'ordre et le bon gouvernement	910
Autres catégories de sujets	911
Le cadre réglementaire	914
Les litiges futurs	917
III. Propositions en vue de la modification de la Constitution	919
L'incidence pratique des arrangements constitutionnels existants	920
Propositions de modification constitutionnelle	924
IV. Conclusion	932
Notes	934

10 Les obligations relatives aux transports dans la Constitution canadienne	943
Patrick J. Monahan	
I. Introduction : les transports et la Constitution canadienne	943
II. L'ère de la Confédération, 1867–1873 : les engagements relatifs aux transports au service de l'union politique	945
A. <i>L'Acte de l'Amérique du Nord britannique, 1867</i>	945
B. L'expansion vers l'Ouest : la <i>Loi de 1870 sur le Manitoba</i> et les <i>Conditions de l'adhésion de la Colombie-Britannique (1871)</i>	951
C. Les <i>Conditions de l'adhésion de l'Île-du-Prince-Édouard (1873)</i>	956
III. Le Canada s'acquitte de ses obligations (1873–1945) : les engagements relatifs aux transports au service de la politique nationale	959
A. Le chemin de fer Intercolonial	959
B. La construction du chemin de fer Canadien Pacifique	961
C. Le traversier de l'Île-du-Prince-Édouard	964
D. Résumé : des contraintes politiques plutôt que juridiques	965
IV. Le parachèvement de la Confédération en 1949 : les engagements relatifs au transport dans les conditions de l'adhésion de Terre-Neuve	967
V. Le statut actuel des engagements : le passage de l'arène politique à l'arène judiciaire	972
A. Le traversier de l'Île-du-Prince-Édouard	973
B. Le chemin de fer de l'Île-du-Prince-Édouard	976
C. Les obligations de transport à l'égard de Terre-Neuve	977
D. Le chemin de fer de l'Île de Vancouver	981
VI. Conclusion	987
Notes	990

PRÉFACE

Les volumes 3 et 4 contiennent des études choisies, préparées pour la Commission royale par le personnel de sa Division de la recherche et par divers auteurs qui ont travaillé pour elle sous contrat. Le volume 3 regroupe des aperçus historiques et des études générales portant sur les objectifs des transports; des études sur les subventions, la tarification et la concurrence; et des textes traitant du rôle des institutions. Le volume 4 comporte quant à lui des analyses appliquées concernant la détermination du coût du transport; des études sur le transport par avion, par autocar et par train; et des travaux sur la demande de transport, la taxation et la technologie.

Deux études donneront au lecteur un aperçu historique du transport. La première, de D.R. Oworm, intitulée «Au delà de la légende : la politique et la symbolique du transport des voyageurs au Canada», examine l'évolution des transports au Canada, en s'attardant tout particulièrement sur le transport ferroviaire et le transport routier. La deuxième, de George W. Wilson, «La politique du transport interurbain de voyageurs aux États-Unis de 1930 à 1991 : essai critique», présente un tableau d'ensemble et une critique de la politique américaine en matière de transport au cours des 60 dernières années.

Deux des études générales, notamment celle de Robin Boadway, intitulée «Le souci de l'équité dans la prestation et la tarification des services de transport des voyageurs : considérations théoriques», et celle de David W. Slater, intitulée «Le transport et le développement économique : recension de la littérature», traitent de questions liées à l'ajout de l'équité et du développement économique aux objectifs du système de transport des voyageurs.

Comptent parmi les études qui traitent des subventions, de la tarification et de la concurrence celles de Trevor D. Heaven, intitulée «Les subventions et le transport des voyageurs au Canada»; de David Gillen et Tae Hoon Oum, intitulée «La politique sur l'infrastructure des transports : la tarification, les investissements et le recouvrement des coûts»; de John Blakney, intitulée «La réglementation de la concurrence et le transport des voyageurs au Canada»; et de Keith Acheson et Don McFetridge, intitulée «Contrôle de la puissance commerciale sur les marchés aériens canadiens faiblement

disputables». Les questions institutionnelles fédérales-provinciales sont examinées dans deux études de Patrick J. Monahan, «Les compétences constitutionnelles dans le domaine du transport : évolution récente et projets de réforme» et «Les obligations relatives au transport dans la Constitution canadienne».

Les analyses appliquées du volume 4 comprennent trois études sur le coût des transports. Il s'agit de : «Coût de l'infrastructure des transports au Canada», de Ashish Lall; «Le coût du réseau routier», de Fred P. Nix, Michel Boucher et Bruce Hutchinson; et «Dommages environnementaux attribuables aux transports», de VHB Research and Consulting Inc. Quant aux études sur l'industrie, celle de Steven A. Morrison, intitulée «Le transport aérien au Canada : déréglementation et concurrence», et celle de Ron Hirshhorn, intitulée «Les répercussions de la déréglementation des compagnies aériennes aux États-Unis : analyse des documents de référence», visent le transport aérien. Le transport par autocar est examiné dans «Une analyse de l'industrie canadienne des services interurbains d'autocar», de Richard Lake, L. Ross Jacobs et S.T. Byerley. Charles Schwier et Richard Lake traitent du rail dans «Analyse économique des liaisons de VIA Rail», tandis que A. Cubukgil, S. Borins et M. Hoen se penchent sur les aéroports dans «Politiques de prix et politiques d'investissement dans les aéroports».

Le volume 4 se termine par des études sur trois autres thèmes. La demande des voyageurs est examinée dans deux travaux de recherche. L'étude d'Eric J. Miller et Kai-Sheng Fan, «La demande de transport des voyageurs : étude des modèles interurbains de répartition modale au Canada et ailleurs», est une étude générale sur les modèles de demande. Elle est complétée par celle de Richard Laferrière, intitulée «Les élasticités-prix de la demande de transport interurbain des personnes», qui établit les élasticités de la demande pour plusieurs modes aux fins de comparaisons. L'incidence des taxes sur la compétitivité des transporteurs interurbains de voyageurs canadiens, aussi bien intermodale que par rapport à leurs homologues américains, est examinée dans «Différences dans les régimes de taxation canadien et américain applicables aux entreprises de transport voyageurs», de Ken McKenzie, Jack Mintz et Kim Scharf. Enfin, les questions technologiques générales et les techniques futures susceptibles d'avoir une incidence, au cours des 25 prochaines années, sur les modes de transport interurbain de voyageurs au Canada sont traitées dans «Les technologies du transport voyageurs», de Richard Lake.

La contribution de ceux et celles qui ont participé au travail de rédaction et de traduction des quatre volumes du présent rapport a été soulignée au début du volume 1. La Commission royale tient également à remercier PMF Editorial Services Inc. de son aide avec l'édition des volumes 3 et 4.

AU-DELÀ DE LA LÉGENDE

LA POLITIQUE ET LA SYMBOLIQUE DU TRANSPORT DES VOYAGEURS AU CANADA

D.R. Owram*

Février 1992

1. INTRODUCTION

L'essai que voici examine l'évolution du transport des voyageurs au Canada en cherchant à répondre à la question suivante : pourquoi les Canadiens s'intéressent-ils avec autant de fierté et même d'affection au transport sur longue distance, et plus particulièrement aux chemins de fer? Le Canada possède un réseau raisonnablement organisé de transport voyageurs depuis environ un siècle et demi et, au cours de cette période, nous avons assisté à de véritables bouleversements dans le domaine des transports, tant sur le plan technologique et économique que dans la façon dont le public voyage. Divers modes de transports ont prédominé d'une époque à l'autre. Avant l'ère du chemin de fer, le bateau était, de loin, le moyen de locomotion le plus pratique et le plus confortable. À partir du milieu du siècle, les chemins de fer offrirent un mode de transport rapide, qui pouvait rivaliser avec le bateau et qui domina bientôt le marché du transport des voyageurs et des marchandises par voie terrestre. Au XX^e siècle, l'avènement de l'automobile permit de voyager plus facilement par la route, qui, jusque-là, n'avait occupé qu'une place très secondaire. Avec le perfectionnement de cette nouvelle

* Département d'histoire, Université de l'Alberta.

technologie et les investissements de plus en plus importants consacrés au réseau routier, l'automobile commença par concurrencer le train pour le transport des voyageurs, puis elle le supplanta dans une large mesure. L'avion, dont l'apparition est plus récente, a également remplacé le train, surtout pour les longs trajets pour lesquels l'automobile n'avait pas encore monopolisé le marché.

Le bateau, le train, l'automobile et l'avion sont autant d'éléments importants du transport des voyageurs au Canada. Des quatre, c'est le chemin de fer qui semble avoir la plus grande importance symbolique. Il est apparu au milieu du XIX^e siècle comme la nouvelle technologie de la révolution industrielle et il a vite imposé sa supériorité sur les autres modes de transport. À peine un siècle plus tard, il commençait à perdre sa prépondérance, surtout dans le secteur du transport des voyageurs. La clientèle des services ferroviaires voyageurs atteignit son point culminant, en 1944, après quoi elle commença à s'amenuiser de façon irrégulière, mais irréversible. Au début des années 1970, le chemin de fer était devenu un mode de déplacement de moins en moins familier pour le Canadien moyen. Cependant, malgré tous les changements, les chemins de fer continuaient à exercer une fascination presque mystique sur les Canadiens.

Dans bien des pays, les gens portent une affection et un intérêt particuliers à leurs réseaux de transport public et surtout aux chemins de fer. Il semble que ce soit particulièrement le cas au Canada. Depuis que le train a fait son apparition en Amérique du Nord, jusqu'à la génération actuelle, on a produit une multitude de livres, de films, de chansons et de poèmes à la gloire du chemin de fer et à la place qu'il occupe dans la destinée du Canada. En fait, quand Gordon Lightfoot a enregistré «The Railway Trilogy», en 1962, il a peut-être fait du Canada l'un des rares pays au monde possédant un grand succès musical sur le thème de la construction ferroviaire. Cela montre à quel point les chemins de fer font intimement partie de la culture populaire du pays. Dans les années 1950, un manuel scolaire de septième année posait la question suivante : «As-tu déjà traversé le Canada en chemin de fer?» Même pour l'écolier qui ne l'avait jamais fait, l'iconographie présentée dans le livre avait quelque chose de familier. On y parlait du «gentil porteur», de la «confortable couchette du haut» et de la promenade pittoresque à travers les «célèbres tunnels en spirale». Ce passage se terminait sur ces mots : «la route d'acier a uni nos provinces les unes aux autres»¹.

L'exploration des raisons pour lesquelles cette iconographie a occupé une place tellement importante dans la culture nationale n'a rien d'une tâche facile. Nous chercherons ici à comprendre les préoccupations nationales concernant le transport des voyageurs en reliant trois aspects de son évolution. Premièrement, nous examinerons la façon dont les systèmes de transport ont évolué et le rôle qu'ils ont joué dans l'histoire du Canada. Deuxièmement, nous prêterons une attention particulière aux politiques gouvernementales visant le transport en général et le transport des voyageurs en particulier. Enfin, nous verrons comment le public perçoit les divers modes de transport des voyageurs et la place qu'ils occupent dans la société canadienne. De toute évidence, ces trois thèmes sont intimement reliés les uns aux autres.

Le transport au Canada est un sujet qui a fait couler beaucoup d'encre. Cela n'est guère étonnant étant donné que le transport est le recours à la technologie pour surmonter la tyrannie de la géographie. Dans ces conditions, la géographie canadienne a déterminé le rôle central que la mentalité canadienne attribue au transport. Certains ont fait valoir que la géographie avait toujours été au centre de l'identité canadienne². Le Canada se classe en deuxième place sur le plan de la superficie, mais il n'a qu'une population clairsemée. Par conséquent, la diversité de la géographie du Canada et ses vastes dimensions sont une réalité dont il a fallu tenir compte tout au long de l'histoire du pays. Quand une faible population occupe une grande superficie, les réseaux de transport sont nécessairement coûteux par rapport à l'importance du trafic. Néanmoins, les grandes distances qui caractérisent la géographie canadienne obligent d'autant plus à disposer de bons moyens de transport.

Ce rapport distance-population défavorable s'est traduit par trois constantes dans l'histoire des transports dans notre pays. Premièrement, le transport, surtout sur longue distance, a occupé une place plus importante dans la politique et l'économie du Canada que dans celle de nombreux autres pays. Il figure généralement parmi les priorités gouvernementales.

Deuxièmement, le rapport distance-population a causé une situation paradoxale à laquelle les élus, le public et les entreprises ont dû faire face depuis le début. Il est souvent arrivé qu'un projet de transport donné soit jugé essentiel pour la collectivité où la région visée. Cependant, en raison de la faible densité démographique et des grandes distances, les perspectives de



rentabilité de ce projet étaient rarement suffisantes pour pouvoir intéresser un investisseur. La seule façon de remédier à la situation était que les pouvoirs publics fassent eux-mêmes cet investissement non pas dans l'espoir qu'il serait rentable, mais au nom de l'intérêt public (réel ou perçu). Déjà en 1917, l'économiste, D.A. MacGibbon, résuma les choses en ces termes : «La politique de transport ne se fonde pas uniquement sur des considérations commerciales et économiques. En fin de compte, son évolution a été dictée par les objectifs nationaux»³.

Troisièmement, comme nous le verrons plus loin, au Canada plus qu'ailleurs, le transport a été jugé crucial pour l'existence même de la nation. Le Canada et les États-Unis se sont tous deux servis des chemins de fer pour relier l'Est et l'Ouest, mais ces liens sont encore plus primordiaux et plus vulnérables au Canada. Étant peu peuplé, le Canada s'est toujours senti fortement attiré vers l'économie plus développée de son voisin du Sud. Vu la division géographique bien nette entre les diverses régions du pays et le caractère artificiel d'une grande partie de la frontière canado-américaine, depuis les premiers temps de la colonie, on a jugé crucial de disposer d'un bon réseau de transport Est-Ouest pour préserver l'indépendance du Canada. Les autres voies de communication naturelles, Nord-Sud, favorisent plutôt la fragmentation du Canada et l'intégration continentale.

Les caractéristiques géographiques du pays ont donc rendu particulièrement difficile la création d'un bon réseau de transport. C'est un fait bien connu, mais les répercussions que ces difficultés ont eues sur l'attitude du public sont tout aussi importantes. En deux mots, il a fallu subventionner les transports au Canada, dès l'avènement des transports en commun. Le public canadien est donc habitué à considérer le transport non pas comme une industrie plus ou moins rentable, mais comme un service public. De plus, l'intérêt public a davantage été invoqué, jusqu'ici, à l'égard du train que de l'avion ou de l'automobile. C'est probablement parce que les chemins de fer ont joué un rôle primordial dans l'édification de la nation canadienne et aussi parce que c'est le transport des voyageurs par chemin de fer qui se trouve actuellement menacé. Toutefois, cette façon de voir pourrait également s'appliquer à d'autres moyens de transport s'ils semblaient à la fois d'une importance cruciale et menacés de disparaître.

Le transport a fait couler beaucoup d'encre au Canada, mais il y a eu relativement peu de publications sur l'histoire du transport des voyageurs.

Aucune étude générale n'a été entreprise sur le sujet. Ceux qui ont examiné certains aspects particuliers de la question n'ont pas non plus accordé beaucoup d'attention à ce thème. On s'est plutôt intéressé à la construction de l'infrastructure ou au transport des marchandises. Des études font mention des voyageurs, mais sans vraiment présenter de descriptions ou d'analyses approfondies. Il y a, certes, quelques exceptions. En cas de concurrence ou de crise dans le secteur du transport de voyageurs, l'attention se trouve parfois détournée des marchandises. D'autre part, le grand essor, après la guerre, de l'aviation qui est davantage axée sur le transport des personnes que le chemin de fer, a dirigé davantage l'attention vers les voyageurs. Quoiqu'il en soit, ce secteur a été relativement peu analysé et seules quelques rares études portent sur le transport des voyageurs, malgré son importance.

Ce manque d'intérêt résulte, en partie, de l'attention considérable dont le transport des marchandises a fait l'objet. Les transporteurs voyaient le service voyageurs comme une source de recettes potentielle, mais les principales décisions touchant la construction, les itinéraires, etc., ont été prises en tenant compte de l'ensemble du trafic, sans s'attarder particulièrement sur les voyageurs. Il est donc difficile d'établir une distinction entre les questions relatives au trafic voyageurs comme tel et les autres. La plupart du temps, cela forme un tout. Même une fois la construction de l'infrastructure terminée, on s'est surtout intéressé aux marchandises. C'est seulement au cours de la deuxième moitié du XX^e siècle que le trafic voyageurs est devenu une importante question de politique. Par contre, la polémique concernant les tarifs-marchandises remonte à bien plus loin dans l'histoire et, comme en témoigne le fameux tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, c'est une question qui est politisée depuis très longtemps⁴. C'est seulement au XX^e siècle qu'on a vu apparaître des politiques bien distinctes à l'égard des services voyageurs et marchandises.

2. L'ÉPOQUE ANTÉRIEURE AUX CHEMINS DE FER : JUSQU'À 1850

Trois caractéristiques marquent l'époque préindustrielle dans l'histoire des transports au Canada. Premièrement, la géographie et le climat du pays ont régi le transport étant donné qu'on ne possédait alors ni la technologie ni les capitaux nécessaires pour vraiment modifier les conditions naturelles. Deuxièmement, pour cette raison, il était beaucoup plus rapide et beaucoup

plus économique de voyager par eau que par terre. C'est surtout les voies navigables naturelles de l'Amérique du Nord qui servaient au transport des voyageurs et des marchandises. Troisièmement, vers la fin de cette première phase, les technologies européennes plus avancées commencèrent à se répercuter sur l'infrastructure de transport en Amérique du Nord britannique. L'avènement du bateau à vapeur et la modification des voies navigables au moyen du dragage et de la construction de canaux améliorèrent le réseau de transport et annoncèrent les progrès technologiques plus importants dont on allait bientôt se prévaloir.

Les Européens qui étaient venus coloniser l'Amérique du Nord avaient dû affronter une nature immense et inconnue. La densité des forêts, l'irrégularité du terrain, le gel des cours d'eau en hiver et la débâcle du printemps ralentissaient leurs déplacements. Au cours des premiers siècles qui suivirent leur arrivée, les Européens n'avaient ni la population ni les capitaux ni vraiment la technologie voulus pour modifier la configuration du terrain dans une large mesure. Comme les autochtones qui travaillaient et commerçaient à leurs côtés, les Européens devaient s'accommoder de l'environnement nord-américain. Heureusement, comme l'indique toute carte de l'est du pays, les premiers colons trouvèrent également une bonne alliée dans la géographie du pays, car les réseaux de lacs et de rivières leur offraient d'excellentes possibilités d'accès jusqu'à l'intérieur du continent. Les voies navigables furent donc les autoroutes de l'ère coloniale. Pendant plus de deux siècles, c'est surtout le long des fleuves et des rivières que voyagèrent les personnes et les marchandises.

Par contre, le transport terrestre était lent et difficile. Même à leur meilleur, les routes qui existaient au Canada avant la Confédération n'égalaien pas les voies navigables pour le transport des personnes ou des marchandises. D'autre part, pratiquement toutes les routes de l'époque étaient seulement saisonnières. Il était possible de voyager assez facilement en hiver et en été, mais les routes devenaient impraticables au printemps, à cause du dégel ou en automne par suite de l'alternance brutale du froid et de la chaleur. La politique à l'égard des routes fut dictée par ces réalités. Comme le transport terrestre était très difficile dans l'est de l'Amérique du Nord qui était couvert de forêts, les centres de colonisation furent établis près de l'eau, qui était considérée comme un moyen de transport. Par exemple, aucune route ne sortait de Québec jusqu'en 1670, plus d'un demi-siècle après la colonisation. Ce n'est pas avant le XVIII^e siècle qu'il y eut un réseau routier digne de ce

nom ou une structure gouvernementale en mesure de le construire⁵. Ces routes se contentaient d'ailleurs, pour la plupart, de diriger les personnes et les marchandises vers les voies navigables plus commodes.

Les colonies européennes s'établirent donc le long des cours d'eau et c'est sur ces cours d'eau que les Européens et les autochtones voyagèrent dans la mesure du possible. La Nouvelle-France, dont les colons explorèrent le pays et développèrent le commerce bien au-delà des confins de la vallée du Saint-Laurent, a été considérée comme un «empire fluvial»⁶. Au XVIII^e siècle, cet empire s'étendait jusqu'aux Prairies, à l'Ouest, et jusqu'à l'embouchure du Mississippi, au Sud. Ces terres ne furent ni transformées ni conquises et les Français n'y implantèrent pas de réseau de transport à grande échelle. Ils fonctionnaient plutôt dans le cadre des alliances qu'ils avaient conclues avec les puissantes tribus de ces régions et leurs déplacements se faisaient à petite échelle en suivant, comme toujours, les voies navigables. Les Européens n'avaient pas de technologie adaptée à ces voyages dans la nature sauvage et ils adoptèrent donc les canots des autochtones qui étaient faits d'écorce de bouleau. Grâce à leur grande légèreté, les nombreux portages pouvaient se faire sans grande difficulté⁷.

Au XVIII^e siècle, la technologie européenne était arrivée au Canada, du moins dans les régions les plus colonisées le long du Saint-Laurent. Des barges et des goélettes furent mis en service entre Québec et Montréal. Plus tard, après la conquête britannique de 1763, le bateau Durham (un bateau à quille) vint rejoindre les barges et les goélettes. Ces technologies se propagèrent vers l'Ouest, jusqu'au lac Ontario, à la fin du XVIII^e siècle, lorsque les Loyalistes et d'autres immigrants commencèrent à coloniser la région qui, en 1791, devint le Haut-Canada.

Étant donné la petitesse des embarcations et la faible densité démographique du continent, le transport des voyageurs était une entreprise très approximative et très improvisée. Le propriétaire d'une barge qui remontait le Saint-Laurent ou qui longeait le lac Ontario vendait des places dans son bateau pour des marchandises ou des personnes, selon la demande. Le propriétaire et les passagers avaient une tente rudimentaire pour tout abri et la nourriture était incluse dans le prix du passage. Il n'y avait pas de tarif fixe et il n'existait aucune agence ou compagnie spécialisée dans le transport des voyageurs jusqu'à la fin du XIX^e siècle. Le gouvernement, quant à lui, n'avait pratiquement pas réglementé cette activité et il n'y avait rien

investi. De plus, cette forme de transport rudimentaire se trouvait limitée pour deux raisons. Premièrement, elle était saisonnière. Quand le fleuve ou la rivière gelait (comme c'était le cas quatre mois par an), ceux qui voulaient voyager devaient se servir de traîneaux (lorsqu'ils pouvaient traverser la forêt) ou de raquettes. Inutile de préciser qu'en hiver on ne voyageait sur de longues distances que dans les circonstances les plus urgentes. Deuxièmement, même dans des conditions idéales, le transport par eau était lent, surtout s'il fallait aller à contre-courant.

Au cours des premières années du XIX^e siècle, le transport des voyageurs commença à évoluer. D'une part, la croissance démographique du Bas-Canada et l'expansion rapide de la colonie du Haut-Canada augmentèrent la demande de voyages organisés. Les hommes d'affaires virent là une source éventuelle de profit. De plus, l'avènement de la machine à vapeur, qui joua un rôle crucial dans la révolution industrielle que connaissait alors la Grande-Bretagne, se répercuta bientôt sur le transport en Amérique du Nord.

En 1807, Robert Fulton démontra les avantages de la puissance de traction de la vapeur en conduisant son bateau, le *Clermont*, de New York à Albany, à contre-courant. Deux ans plus tard, l'Amérique du Nord britannique lançait l'*Accommodation*. Ce premier bateau était de petite taille et n'était pas vraiment en mesure d'affronter les courants du Saint-Laurent. Un navire plus puissant prit sa suite deux ans plus tard et, dans les années 1820, les navires à vapeur sillonnaient le Saint-Laurent et le lac Ontario. Au cours de la décennie suivante, on pouvait également les voir sur les lacs Érié et Huron. Le moteur à vapeur n'était pas encore tout à fait au point, mais ces bateaux permettaient aux navigateurs de ne pas être à la merci des courants et des intempéries : ils pouvaient avancer contre le vent. Pour ce qui est de la durée des voyages, également, les navires à vapeur ont abrégé les distances. En 1820, il était devenu possible de se rendre de Montréal à Québec en 24 heures environ. En 1835, le parcours Kingston-Toronto prenait à peu près le même temps, du moins quand les conditions étaient bonnes.

Le navire à vapeur a non seulement amélioré la technologie du transport des voyageurs, mais il a également favorisé une certaine spécialisation en raison de sa taille. Ce type de navire n'était plus la petite embarcation qui, quelques décennies plus tôt, chargeait quelques voyageurs, selon la demande. Les plus gros navires à vapeur pouvaient transporter jusqu'à 900 personnes⁸, et

les voyages de cette envergure devaient être planifiés selon un calendrier fixe pour que les clients connaissent la date du départ. Dans les années 1830, un service de transport des voyageurs avait été établi entre Québec et Niagara. Ce service offrait des horaires (plus ou moins) réguliers, des tarifs fixes et parfois plusieurs classes de cabines offrant plus ou moins de confort.

Quand le transport des marchandises et des voyageurs prit des proportions plus importantes, le gouvernement s'y intéressa davantage en adoptant divers règlements visant à assurer la sécurité des passagers des navires à vapeur. De plus, les contrats d'acheminement de la Poste royale pouvaient se révéler extrêmement lucratifs pour les propriétaires de navires à vapeur qui désiraient établir un service rentable sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs. Le gouvernement intervint également d'une autre façon, qui établit un précédent pour les activités futures. Les exploitants des navires et ceux qui voyageaient ou commerçaient le long du Saint-Laurent commencèrent bientôt à demander au gouvernement de contribuer au développement de l'infrastructure du réseau de transport.

Le Saint-Laurent constituait une merveilleuse voie d'accès naturelle jusqu'à l'intérieur du continent comparé aux autres fleuves qui se jetaient sur la côte Est. Néanmoins, il ne s'agissait certainement pas d'une voie ininterrompue. Montréal et le lac Ontario étaient séparés par une série de rapides. Depuis l'époque où les premiers rapides avaient interrompu le voyage de Jacques Cartier vers la Chine (c'est ainsi qu'ils furent baptisés «Rapides Lachine»), les voyageurs avaient dû faire une série de longs portages. Plus vers l'intérieur des terres, à l'escarpement séparant le lac Ontario du lac Érié, se trouvaient les spectaculaires rapides et chutes du Niagara. Les rapides qui se trouvaient sur l'autre voie d'accès vers l'intérieur, la rivière des Outaouais, rendaient les déplacements dans cette direction très difficiles.

Ces rapides posaient un problème, mais qui n'était pas insurmontable à la fin du XVIII^e siècle, quand on se servait de canots légers et que le transport des marchandises et des voyageurs se faisait à petite échelle. Le portage faisait simplement partie des inconvénients du voyage et du commerce dans l'intérieur du pays. Néanmoins, au XIX^e siècle, la mise en service de bateaux de plus grande taille rendit ces obstacles plus onéreux. De plus, l'intérieur n'était plus une contrée sauvage avec une population très clairsemée. Le Haut-Canada connaissait un essor rapide. Cette région, encore pratiquement inhabitée en 1780, était devenue, deux générations plus tard,

l'une des plus grandes colonies britanniques en Amérique du Nord. Déjà, à la fin de la guerre de 1812, environ 100 000 personnes habitaient la région et, en 1830, ce chiffre avait largement doublé. La demande de services de transport voyageurs et marchandises peu coûteux et rapides allait en augmentant.

Le public se mit à réclamer la construction d'un canal. L'histoire détaillée de cette première grande entreprise de transport a déjà été racontée ailleurs et nous ne répéterons donc ici que ses principaux points⁹. Ce projet démarra peu après la guerre de 1812, dans le cadre de deux initiatives distinctes. La première fut prise dans le Bas-Canada où un groupe d'hommes d'affaires décidèrent de construire un canal pour les barges autour des rapides de Lachine. La seconde prit place dans le Haut-Canada où l'homme d'affaires local, William Hamilton Merritt, planifia la construction du canal Welland, entre le lac Ontario et le lac Érié. Ces deux canaux furent construits, mais au début, ni leur qualité, ni leur taille n'étaient très satisfaisantes. Puis, dans les années 1820, le gouvernement britannique vint en aide au Haut et au Bas-Canada en construisant le canal Rideau qui reliait la rivière des Outaouais au lac Ontario. Dans les années 1830, il fut donc possible, en utilisant le bon type de bateau, de voyager de Montréal au lac Érié, sans avoir à faire de portage. Les canaux manquaient de profondeur, celle-ci ne dépassant pas cinq pieds (1,5 mètre) à de nombreux endroits et la route qui passait par le canal Rideau faisait beaucoup de détours¹⁰. En fait, la totalité du trafic marchandises et la majeure partie du trafic voyageurs continuaient à être transbordées. Les petites embarcations qui convenaient aux canaux n'étaient pas suffisantes pour affronter les eaux du lac Ontario.

En 1840, les deux Canadas furent unis et, grâce à l'amélioration de leurs ressources financières et une garantie de prêt accordée par la Grande-Bretagne, ils entreprirent de canaliser les rapides restants entre Montréal et le lac Ontario et aussi de recreuser et d'améliorer les canaux Welland et Lachine. En 1848, on pouvait naviguer sans interruption entre l'océan et Windsor dans une profondeur d'eau de neuf pieds (2,7 mètres). Cet énorme progrès allié au perfectionnement des navires à vapeur, au XIX^e siècle, révolutionna le transport des voyageurs. Les gens qui avaient les moyens de payer le prix du billet pouvaient désormais se rendre en bateau jusqu'aux principales villes de l'ouest du Canada (ce que le Haut-Canada était devenu en 1840). De plus, la durée du voyage avait été raccourcie, mais ces progrès

avaient l'avantage de permettre de transporter des marchandises lourdes à un coût relativement bas.

La construction des canaux marque une étape importante dans l'histoire coloniale du Canada et c'est l'un des principaux facteurs qui ont assuré la transition entre la vie de pionnier et l'établissement de colonies dans le centre du pays. Ce qui nous intéresse surtout ici, c'est que ces travaux de construction ont mis en lumière deux paradoxes importants et reliés l'un à l'autre. Premièrement, le coût de la construction des canaux a révélé le paradoxe susmentionné que créait la géographie canadienne. Vu sa vaste superficie, le Canada avait absolument besoin d'un bon réseau de transport. Pourtant, en raison des grandes distances à parcourir et de la faible densité démographique du pays, les hommes d'affaires avaient énormément de difficultés à entreprendre ce genre de travaux. Même si les investisseurs, les commerçants et les fonctionnaires du gouvernement jugeaient crucial de les réaliser, les fonds nécessaires étaient difficiles à obtenir. Les capitaux locaux étaient rares et il n'était pas facile d'attirer des capitaux internationaux pour la bonne raison que la plupart de ces travaux avaient peu de chances d'être rentables, quelle que soit leur nécessité¹¹.

C'est ce qui s'est passé pour les canaux Welland et Lachine. La compagnie du canal Welland et la compagnie du canal Lachine, deux compagnies privées, constatèrent rapidement qu'elles ne pouvaient pas réunir suffisamment de capitaux pour réaliser les travaux. Dès 1819, le canal Lachine, qui avait déjà été subventionné par le gouvernement colonial et le gouvernement impérial, fut repris par le gouvernement du Bas-Canada. Dans le Haut-Canada, le canal Welland fit l'objet d'une procédure d'acquisition plus compliquée, mais le résultat final fut le même. Dès 1824, écrivit l'historien de ce canal, la «compagnie du canal Welland devint une institution privée dont le rôle se bornait à dépenser les deniers publics»¹². Les dépenses continuèrent, mais créant un précédent qui allait se répéter à l'occasion de nouvelles crises financières, le gouvernement commença à exercer un contrôle de plus en plus serré. À la fin de la décennie, il était devenu le principal actionnaire de la compagnie et, en 1841, il assumait la supervision directe des travaux.

Lorsque les deux Canada s'unirent en 1841, le gouvernement possédait et exploitait le réseau de canaux. Ce réseau ne fut pas construit en raison de son potentiel de rentabilité. En fait, la construction et l'exploitation des



canaux furent toujours déficitaires pour le gouvernement. On les construisit dans l'intérêt du public. C'est ce qui amène le deuxième paradoxe. Les gouvernements étaient à peine plus en mesure de financer les réseaux de transport que l'entreprise privée. Les canaux imposèrent un lourd fardeau financier à la province du Canada. Avant l'Union, le canal Welland avait presque conduit le Haut-Canada à la faillite. Ce n'est pas seulement à l'époque coloniale que le transport mit lourdement à contribution les finances publiques. Comme nous le verrons plus loin, ce problème dura pendant une bonne partie du XX^e siècle et il n'est pas encore entièrement réglé.

C'est pour toutes sortes de raisons que le gouvernement se laissa à ce point embarquer sur le plan financier. Premièrement, comme plusieurs études l'ont démontré, les principaux dirigeants politiques des colonies s'intéressaient beaucoup au commerce. Tous considéraient la croissance comme la clé de l'avenir des colonies et souvent, de leur propre avenir¹³. Deuxièmement, étant donné cette hypothèse, le gouvernement se trouvait confronté au paradoxe qui s'appliquait à l'ensemble de la société. Si ces travaux étaient essentiels, comment pouvait-on y renoncer? Troisièmement, ce problème présentait une dimension supplémentaire au niveau gouvernemental. Les canaux avaient toujours été présentés comme une entreprise progressiste et patriotique. Ils devaient offrir au Canada les moyens de concurrencer les États-Unis pour le trafic du Mid-West. Si la construction des canaux n'était pas achevée, c'est non seulement la prospérité du pays, mais son existence qui s'en trouveraient compromises¹⁴. Cet argument allait être souvent invoqué par la suite.

Les canaux acculèrent presque à la faillite les gouvernements de l'Amérique du Nord britannique coloniale. Puis, juste comme leur construction venait d'être terminée et que le gouvernement assumait le coût de leur exploitation et de leur amélioration, une nouvelle technologie de transport beaucoup plus coûteuse fit son apparition.

3. LE TRANSPORT TERRESTRE PENDANT LA GRANDE ÉPOQUE DES CHEMINS DE FER : 1849-1920

Les améliorations considérables apportées aux voies navigables de l'Amérique du Nord britannique avant 1850 n'eurent aucun équivalent au

niveau du transport terrestre. Pourtant, cette forme de transport était une nécessité. Les colons devaient avoir accès à leurs fermes et pouvoir transporter leurs denrées jusqu'au marché. Pour ceux qui résidaient aux confins de la civilisation, il était indispensable d'avoir accès à des routes décentes du point de vue tant économique que social. Les mauvaises routes furent un constant sujet de plaintes au cours de la période précédant la Confédération. Dès 1799, le mécontentement des citoyens du Haut-Canada portait surtout sur l'état des routes. Comme le concluait un document officiel : «L'état pitoyable des moyens de communication entre les diverses régions de la province» a pratiquement paralysé les activités commerciales et gouvernementales pendant une bonne partie de l'année. On exhortait le gouvernement à prendre des mesures immédiates «pour remédier à ce problème très grave»¹⁵. Néanmoins, le problème n'allait pas être surmonté de sitôt. En 1819, une campagne de récriminations contre le gouvernement mettait l'accent sur la médiocrité des voies de communication terrestres¹⁶. Les rébellions qui secouèrent le Haut-Canada en 1837 étaient, à bien des égards, une révolte contre les forces dominantes des colonies riveraines des lacs et aussi contre le manque d'intérêt de l'élite coloniale vis-à-vis du réseau routier.

À compter de 1840, l'humeur n'était plus tellement à la rébellion, mais les agriculteurs demeuraient mécontents. Les plans élaborés établis en vue de construire des canaux suscitérent des protestations de la part de ceux qui signalaient qu'à quelques milles à peine à l'intérieur des terres les agriculteurs «vivaient sans routes praticables, loin de la société et de la civilisation». À cause de l'inertie du gouvernement, «ils se trouvaient prisonniers de la forêt, privés des moyens d'éduquer leurs enfants, loin des consolations de l'Église et des avantages de la société civilisée. Ils ne pouvaient pas s'évader»¹⁷. C'était une description très près de la réalité pour les colons qui, dans les années 1840, s'établirent à l'intérieur des terres, vers le lac Simcoe au Nord ou à l'ouest de London. C'était également vrai pour ceux qui vivaient dans les régions plus colonisées, en Nouvelle-Écosse et dans l'est du Canada, de même que dans les régions limitrophes de l'Ouest. À quelques exceptions près, les routes de l'Amérique du Nord britannique étaient encore assez primitives, une dizaine d'années avant la Confédération.

À part le fait que les routes étaient mauvaises, il est difficile de distinguer des étapes marquantes dans la politique relative à la voirie précédant 1850. D'une part, on ne dispose que d'archives très limitées et très imprécises sur

le réseau routier antérieur à la Confédération. La route étant un concept beaucoup plus amorphe que le chemin de fer, par exemple, cela s'explique en partie. Un chemin de fer existe ou n'existe pas. On ne peut pas en dire autant des routes. Au cours des années qui précèdent l'automobile, la piste, qui ne pouvait être empruntée qu'à pied et qui existait parfois depuis bien avant la colonisation européenne, était devenue une route mieux définie qui était praticable à cheval, du moins une partie de l'année. Certains tronçons de cette route furent ensuite élargis et améliorés pour recevoir des charrettes et des diligences et ils furent finalement revêtus du pavement qu'offrait la technologie de l'époque. Les ponts remplacèrent les gués. Cependant, étant donné tous ces changements considérables, il est impossible de dire avec certitude si l'on créa une nouvelle route. Pourtant, c'est ainsi qu'évoluèrent un grand nombre des voies de transport terrestre à l'époque précédant la Confédération. Depuis les débuts de la Nouvelle-France jusqu'à l'avènement des chemins de fer, les transports terrestres ont évolué graduellement sans l'intervention de progrès technologique fulgurant comme dans le cas du chemin de fer ou d'une aide gouvernementale importante, comme dans le cas des canaux. Les routes évoluèrent en tant que parent pauvre du réseau de transport au fur et à mesure que les besoins l'exigèrent et que les ressources le permirent.

Au cours de la période coloniale, la construction et le financement des routes furent régis par la limitation des ressources gouvernementales et l'importance secondaire accordée à la voirie. Les routes étaient considérées comme une question du ressort des autorités locales. Dans certains cas extrêmes, c'est la famille dont la propriété longeait la route qui devait assumer la responsabilité de son entretien. Néanmoins, en général, les gouvernements locaux étaient chargés de la voirie. Ils levaient parfois des impôts pour financer le réseau routier, mais ils avaient davantage recours aux corvées obligatoires. D'abord en Nouvelle-France puis dans l'Amérique du Nord britannique coloniale, la loi obligeait, en effet, les citoyens, à consacrer chaque année un certain nombre de jours à l'entretien des routes de leur localité. Ceux qui n'avaient pas envie de le faire, pouvaient s'acquitter de cette obligation en versant un montant compensatoire au gouvernement local.

Les analystes contemporains et les témoins de l'histoire s'entendent à dire que ce système posait de sérieux problèmes. Premièrement, la qualité de l'entretien et de la construction des routes dépendait de l'enthousiasme, des compétences et de la bonne volonté de chaque colon ou, lorsqu'ils

étaient regroupés en équipes, de la compétence du contremaître et de son équipe de cantonniers amateurs. Deuxièmement, les efforts déployés dépendaient de la capacité des autorités locales à convaincre la population d'entreprendre les travaux. D'autre part, il était difficile d'obtenir des propriétaires absents qu'ils fassent quoi que ce soit le long de leur propriété. Par conséquent, la qualité de la route variait énormément d'une propriété à l'autre et d'un comté à l'autre¹⁸.

Il y avait évidemment des exceptions à la règle selon laquelle les routes étaient jugées du ressort des autorités locales. Dans les années 1720, le gouvernement de la Nouvelle-France avait déjà désigné certains grands axes comme des «chemins royaux» et il avait employé les fonds de la colonie pour les construire et les améliorer. Ces chemins étaient bordés de fossés et ils mesuraient 24 pieds (7,3 m) de largeur au lieu des 18 pieds (5,5 m) habituels des chemins locaux qui n'étaient généralement pas drainés. Dans les colonies britanniques également, les gouvernements coloniaux participèrent à l'aménagement des routes jugées les plus importantes. Dans le Haut-Canada, le gouverneur Simcoe se servit des fonds de l'armée pour faire faire des travaux sur la rue Yonge et le chemin Dundas. En Nouvelle-Écosse, le gouvernement en place au début du XIX^e siècle contribua à la construction du principal réseau routier qui conduisait de Halifax jusqu'à des localités comme celles d'Antigonish, de Yarmouth et de Shelburne¹⁹. Il y avait également les chemins à péage. Il s'agissait de routes construites et entretenues par des sociétés privées qui, en échange, percevaient des droits de péage. Les principales routes gouvernementales et les routes à péage avaient de meilleures chances d'être entretenues suffisamment bien pour laisser passage aux chariots et aux cavaliers, d'avoir des ponts, au moins sur les cours d'eau les plus profonds, et d'être drainées de façon à pouvoir rester ouvertes une plus grande partie de l'année. Il s'agissait quand même de routes saisonnières et relativement primitives, même plusieurs dizaines d'années après le début de la colonisation.

Dans les années 1830 ou 1840, le voyageur qui voulait se rendre d'un grand centre à un autre pouvait espérer trouver un chemin acceptable pour circuler à cheval et, dans le meilleur des cas, en chariot. Ce chemin avait été déboisé et débroussaillé sur une largeur de 16 à 24 pieds (4,9 à 7,3 mètres) mais à cause du manque d'argent ou du peu d'enthousiasme de la main-d'oeuvre affectée aux corvées, les broussailles empiétaient constamment sur la route laquelle était également obstruée par les arbres et les branches

tombés en travers du chemin. À quelques rares exceptions près, le pavement était de la simple terre battue qui était, évidemment, très vulnérable aux intempéries. Les fortes pluies, le dégel du printemps et autres incidents climatiques pouvaient rapidement rendre impraticables les routes, même les meilleures de l'Amérique du Nord britannique.

Même quand le chemin était praticable, le voyageur avait de nombreux problèmes à affronter. Pour commencer, il fallait traverser de nombreuses zones basses et marécageuses que la moindre pluie transformait en cloaques. Dans ces secteurs, les constructeurs de routes faisaient un grand usage de billes de bois. Ces billes, qui étaient parfois fendues en deux, étaient disposées en travers de la chaussée. Elles donnaient un appui aux chevaux et aux chariots et empêchaient les véhicules de s'enliser. Par contre, cette surface raboteuse ralentissait la circulation et était très inconfortable. Ce type de route était à la fois nécessaire et très répandu. Cette technique réglait le problème posé par la boue, mais contribuait davantage à la lenteur et à l'inconfort du transport terrestre.

Des techniques supérieures existaient également. La route de planches, sur laquelle des planches sciées remplaçaient les billes de bois, permettait aux chariots de circuler rapidement et en douceur. Cette méthode de construction fut utilisée dans certaines parties des régions boisées du Nouveau-Brunswick et des deux Canada. Même à son apogée, dans les années 1840, elle ne représentait toutefois qu'un faible pourcentage du réseau routier et nécessitait un entretien continu. À moins d'être réparée régulièrement, une route de planches devenait impraticable au bout de quelques années parce que sa surface finissait par pourrir et se fragmenter.

La meilleure de toutes les technologies employées fut le macadam. Le macadam se composait d'une couche de grosses pierres sur laquelle venait se superposer une couche de pierres plus petites, laquelle était recouverte à son tour de gravier. Cette technique, qui avait été utilisée en Grande-Bretagne dès 1815, traversa l'Atlantique pour s'implanter en Amérique du Nord britannique à compter de 1830. Elle se répandit de plus en plus au cours des deux décennies suivantes, surtout grâce aux compagnies exploitant des routes à péage qui voulaient faire valoir la supériorité de leur produit. Néanmoins, il y avait parfois loin de la théorie à la pratique. Les vraies routes de macadam étaient très rares en Amérique du Nord avant la

Confédération. À l'exception de quelques routes à péage, près de Montréal, la majorité d'entre elles étaient seulement recouvertes de gravier. La couche de base n'avait jamais été installée parce qu'elle coûtait trop cher. Les routes dites de macadam du Canada n'offraient donc pas la durabilité ou le confort d'une vraie route macadamisée²⁰. Néanmoins, même sous sa forme primitive, cette méthode de construction était réservée aux grandes voies situées à proximité des centres urbains ou à certaines routes à péage. Les voyageurs des années 1850, par exemple, pouvaient quitter la ville sur une surface de gravier, mais quelques milles plus tard, ils trouvaient un chemin de simple terre battue dont les parties basses étaient revêtues de billes de bois.

Les fleuves et les rivières présentaient également de sérieux obstacles. Les ponts coûtaient cher à construire et les autorités coloniales évitaient au maximum de le faire. En général, les voyageurs devaient traverser les cours d'eau à gué. Les surfaces d'eau importantes leur compliquaient également les choses. Souvent, le chemin faisait un détour de plusieurs milles jusqu'à un gué. Lorsqu'on avait construit des ponts, il était fréquent qu'ils soient emportés par les inondations du printemps ou des tempêtes. C'est seulement lorsque les travaux publics locaux et provinciaux furent mieux organisés, vers le milieu du siècle, que la situation s'améliora nettement sur ce plan.

Le voyageur qui avait une longue distance à parcourir, même sur les meilleures routes, ne pouvait pas s'attendre à trouver un chemin praticable, sec et ininterrompu. Si possible, les gens qui devaient se déplacer cherchaient d'autres moyens de parvenir à destination. Les routes étant peu fréquentées, cela dissuadait encore plus à y consacrer de l'argent ou des efforts. Le réseau routier ne pouvait tout simplement pas concurrencer les autres modes de transport. La route de York (Toronto) à Kingston, représentée à la figure 1 était typique de l'époque. Aménagée sur plusieurs années, à compter de 1815, elle constituait la principale voie de communication entre les deux principaux centres de la colonie. Néanmoins, elle était impraticable pendant plusieurs mois de l'année, elle obligeait à traverser de nombreux gués et la forêt menaçait constamment de la faire disparaître. Même au moment de l'Union, ce n'était qu'une simple piste cavalière à travers la forêt, qui était mal entretenue et à laquelle tout le monde, sauf la population locale, n'attachait qu'une faible importance.

Figure 1
LA ROUTE DE YORK À KINGSTON EN 1830



Source : Archives nationales du Canada, négatif n° 12632. Reproduit dans Edwin Guillet, *The Story of Canadian Roads*, University of Toronto Press, 1966, p. 38. Artiste : James Cockburn (1778-1847).

Malgré les obstacles, des réseaux officiels de transport des voyageurs se développèrent. Au milieu du XVIII^e siècle, des lignes de diligence avaient été établies en Nouvelle-France. Il y en avait également une de Halifax à Windsor, en Nouvelle-Écosse²¹. Au début du XIX^e siècle, des lignes régulières de diligence desservaient les deux Canadas, la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick. Ces compagnies recevaient une charte de l'assemblée législative compétente et, en échange de certaines garanties sur le plan du service, elles obtenaient souvent le contrat d'acheminement du courrier. À compter de 1830, un bon service de diligence reliait les principales localités. La liaison Montréal-Québec, par exemple, était assurée deux à trois fois par semaine et, dans les conditions idéales, elle pouvait se faire en deux jours. Mais chaque journée de voyage durait 16 heures pendant lesquelles les voyageurs se faisaient énormément secouer²²! Les lignes secondaires qui reliaient les petits hameaux de l'intérieur aux centres urbains étaient desservies moins souvent.

Un guide du début du XIX^e siècle dénonçait sans pitié le service de diligence, se plaignant que les chemins étaient «médiocres» et «cahoteux, les ponts délabrés et le service dans les auberges, pitoyable. . . »²³. Quand tout allait bien, une diligence roulait à une vitesse moyenne de cinq milles à l'heure (8 km/h), quelle que soit la distance. Il n'est donc guère étonnant que ce mode de transport n'ait pas suscité énormément d'enthousiasme. Il présentait quelques avantages à certaines périodes de l'année, mais il dépendait de l'état de la route et n'était donc que saisonnier. Par conséquent, lorsqu'on s'éloignait des lacs ou des cours d'eau, les moyens de transport existants au Canada étaient lents, inconfortables et tributaires des conditions atmosphériques.

Les progrès enregistrés en l'espace de deux siècles avaient été insignifiants. C'est dans ce contexte qu'il faut examiner la révolution spectaculaire qu'entraîna l'avènement du chemin de fer.

La première locomotive suffisamment puissante pour pouvoir être utilisée à l'échelle commerciale fut celle du Britannique George Stephenson, la *Rocket*, qui parcourut, en 1829, 70 milles à une vitesse moyenne de 15 milles à l'heure (24 km/h). Cette vitesse n'aurait plus rien d'extraordinaire quelques années plus tard, mais elle était révolutionnaire à l'époque. Cette distance de 70 milles fut parcourue à la vitesse soutenue la plus grande que l'homme avait alors jamais atteinte et c'est presque du jour au lendemain que l'on vit apparaître des voies ferrées en Grande-Bretagne et ailleurs. C'est sans doute cette sensation de vitesse et de puissance qui captiva si rapidement

l'imagination des foules. La puissance et la vitesse étaient particulièrement appréciées à l'époque victorienne. Comme l'ont démontré de nombreuses études, les possibilités apportées par la révolution industrielle, l'émancipation que le projet de loi de réforme de 1832 conférait à la classe moyenne et diverses autres mesures avaient convaincu les sociétés occidentales que le progrès était le destin naturel de l'humanité. Les Britanniques pensaient évidemment que leur pays était au centre du progrès mondial²⁴. La preuve de ce progrès était la révolution industrielle avec tous les problèmes que cela causait. La technologie, alliée à l'esprit d'entreprise, avait apporté des améliorations matérielles, l'espoir d'une vie meilleure et la liberté politique. Et il n'y avait pas de meilleur symbole de la puissance et du pouvoir de l'industrialisme que le chemin de fer. La locomotive à vapeur symbolisait les réalisations de cette époque.

Les Canadiens acceptèrent pleinement le symbolisme des chemins de fer et, bien entendu, ils eurent peur d'être laissés pour compte s'ils ne se joignaient pas au mouvement. Par conséquent, malgré la dépense énorme que cela représentait et la faible densité démographique des colonies, à compter de 1830, les journaux publièrent des articles enthousiastes vantant les vertus des chemins de fer et faisant valoir la nécessité d'en construire immédiatement. Néanmoins, c'est en 1849 que fut popularisée l'image victorienne classique du chemin de fer. Cette année-là, l'ingénieur canadien bien connu, Thomas Keefer, publia un tract portant le titre prétentieux mais néanmoins approprié de *The Philosophy of Railroads*. Ce tract fut diffusé à grande échelle et réédité trois fois en anglais ainsi qu'une fois de plus en français en l'espace de quatre ans.

Pour Keefer, la technologie de l'acier et de la vapeur utilisée par les chemins de fer était un moyen presque mystique de libérer les Canadiens de la tyrannie de la nature. Ce n'est pas par hasard qu'il commence son tract en faisant allusion aux saisons : «L'hiver est une fois de plus parmi nous et nos mers intérieures sont des lieux lugubres et inhospitaliers pour le commerçant et le voyageur». Les colons et les marchands devaient cesser leurs activités. «Les affaires sont suspendues et le commerce est figé et stagnant dans le Saint-Laurent». Ce n'était pourtant pas inévitable étant donné que les Américains, qui constituaient toujours un bon point de comparaison, n'étaient pas touchés par l'hiver. «Loin vers le Sud on entend quotidiennement le sifflet de la locomotive — mais le Canada reste bloqué et emprisonné par la glace et l'indifférence, sans espoir d'évasion»²⁵.

Dans toute sa diatribe, Keefer continue à établir ce même contraste entre le progrès et le recul, l'action et l'inertie. Même s'il présente des faits et des chiffres, des arguments pragmatiques et des suggestions, ce tract est avant tout moraliste. En fait, les travaux de Keefer sont typiquement victoriens en ce sens qu'ils relient le progrès matériel au progrès moral. Au centre se trouve le village imaginaire de «Sleepy Hollow». L'arrivée du chemin de fer fait naître dans le village un esprit qui «ne se limite pas à la mise ou à l'équipage et qui s'étend rapidement à l'agriculture, aux routes et aux sociétés et qui exerce, finalement, son influence la plus forte là où elle est la plus nécessaire — en permettant aux gens de mieux exercer leur droit de vote». En effet, le chemin de fer éclairait les esprits partout où il allait. «La pauvreté, l'indifférence, le sectarisme ou la jalousie entre les confessions religieuses, les dissensions locales causées par la démagogie politique peuvent réprimer ou neutraliser l'influence des efforts déployés par les éducateurs dans les meilleures intentions du monde. Néanmoins, ce pouvoir invisible qui a su combattre les éléments matériels surmontera certainement la faiblesse de certains esprits et le parti pris de ceux qui les tyrannisent»²⁶. Le chemin de fer n'était plus un simple moyen de transport, mais le vecteur du progrès matériel et, finalement, la principale force civilisatrice de l'ère moderne.

La rhétorique de Keefer a peut-être été plus inspirée que la plupart des autres, mais elle cadre bien avec l'époque et reflète les dizaines et même les centaines de pamphlets, de monographies et d'articles de journaux qui furent publiés lors de la première phase de la construction des chemins de fer au Canada²⁷. De plus, quel que soit le caractère exagéré et propagandiste de ces écrits, il est vrai que les chemins de fer eurent des répercussions considérables sur la vie des gens. Ils transformèrent les relations entre la métropole et l'arrière-pays, ils offrirent aux régions de l'intérieur un moyen de transport bon marché et rapide, ils libérèrent pour la première fois les voyageurs de la tyrannie des conditions climatiques et ils devinrent rapidement la plus grande entreprise industrielle de l'Amérique du Nord britannique²⁸. Tout cela renforça la tendance victorienne à considérer les chemins de fer comme un symbole de progrès social. Les faillites soudaines, les escroqueries et l'influence considérable que les magnats du chemin de fer eurent sur la politique, ne suffirent pas à ébranler cette conviction. En effet, quelles que soient les erreurs humaines, le chemin de fer représentait le progrès et n'oublions pas non plus que la conception victorienne du progrès incluait à la fois le progrès matériel et le progrès moral.

Le pamphlet de Keefer arriva au bon moment. C'est l'année de sa publication que la construction d'un chemin de fer fut entreprise pour de bon au Canada. En 1849, il n'y avait que 66 milles (106 km) de chemin de fer dans toute l'Amérique du Nord britannique. Huit ans plus tard, il y en avait 1 800 milles (2 900 km). Des millions de dollars (surtout des fonds britanniques) furent investis (le *Grand Trunk* coûta à lui seul 67 millions de dollars) et quand les travaux furent terminés, de nombreuses lignes se retrouvèrent excédentaires et lourdement endettées. L'achèvement des travaux était rapidement suivi d'une mise sous séquestre²⁹.

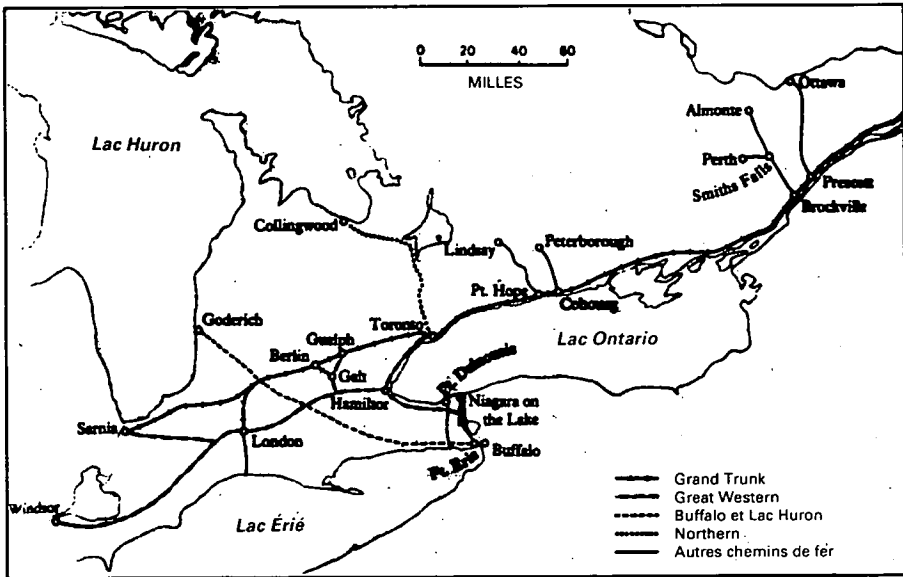
Comme pour les canaux, on trouve, dans de nombreux ouvrages, une description détaillée de la première phase de la construction des chemins de fer et de leur financement si bien qu'il n'est pas nécessaire d'en reparler ici³⁰. Deux types de lignes furent construites au cours de cette première période. Il y avait, d'une part, les voies conduisant jusqu'aux chemins de fer américains ou, plus souvent, jusqu'à l'eau. La Nouvelle-Écosse relia ses localités de l'intérieur et ses trois côtes par chemin de fer. Dans l'Ouest, le *Canadian Northern* desservait l'arrière-pays, en plein essor, en assurant la liaison Toronto–Aurora, Newmarket et finalement, Collingwood. L'autre type de chemin de fer était plus ambitieux. Il s'agissait d'une ligne principale destinée non pas à desservir les lacs, mais plutôt à offrir un axe de transport terrestre d'Est en Ouest. Les chemins de fer *Great Western* et surtout le *Grand Trunk* entraient dans cette catégorie. Ce dernier, qui allait de Sarnia à Montréal puis à Québec, devint la plus grande entreprise de l'époque et il joua un rôle très influent dans le commerce et la politique du Canada jusqu'à la Première Guerre mondiale. En 1860, l'Amérique du Nord britannique comptait déjà 2 000 milles (3 000 km) de chemins de fer qui se trouvaient surtout, comme l'indique la figure 2, dans l'ouest du pays.

Les gouvernements au pouvoir jouèrent un rôle crucial dans l'évolution de ces chemins de fer en prenant des décisions négatives ou positives. En outre, les décisions prises au cours de la première phase de la construction des chemins de fer créèrent des précédents politiques qui durèrent beaucoup plus longtemps que la plupart des voies ferrées construites alors. Premièrement, le gouvernement canadien estima qu'il ne devait pas construire et exploiter directement les chemins de fer. Il n'assuma pas non plus la responsabilité des gares et autres systèmes de soutien comme il le fit pour les ports ou, beaucoup plus tard, pour les aéroports. Les leçons tirées de la construction des canaux jouèrent un rôle crucial. Les canaux avaient



causé d'énormes difficultés financières au gouvernement alors que leurs coûts n'avaient rien de comparable avec les déboursés considérables qu'exigeaient les chemins de fer. En même temps, les pressions exercées par le public pour la construction de chemins de fer étaient aussi fortes qu'elles l'avaient été, quelques années plus tôt, pour la construction de canaux. Comme le faisait valoir le pamphlet de Keefer, les chemins de fer revêtaient une importance cruciale pour la destinée de la jeune colonie. Le gouvernement chercha donc à naviguer entre les deux extrêmes.

Figure 2
 LES CHEMINS DE FER DANS L'OUEST DU CANADA EN 1860



Source : R. Cole Harris et John Warkentin, *Canada before Confederation: A Study in Historical Geography*, Toronto, Oxford University Press, 1974, p. 155.

Sa stratégie consistait à recourir à des subventions indirectes et parfois même directes. Le principal moyen dont il disposait pour ce faire était l'Acte d'emprunt de 1849 pour le chemin de fer du Canada. Comme son titre le laisse entendre, cette loi autorisait les compagnies de chemin de fer à émettre un emprunt garanti par le gouvernement, à certaines conditions³¹. Cette garantie supprimait la plupart des risques pour les investisseurs et

permettaient aux promoteurs d'avoir accès aux vastes marchés des capitaux de Grande-Bretagne. *La Loi de 1852 sur les emprunts des municipalités* autorisait les villes à puiser dans les garanties de crédit provincial si elles désiraient financer des projets ferroviaires dans leur région³².

En théorie, ces lois fournissaient les moyens de financer la construction ferroviaire, du moins dans des conditions idéales, sans que cela ne coûte un sou aux contribuables. Mais ce n'était pas aussi simple, ce qui n'a rien d'étonnant. Les compagnies de chemin de fer contractèrent de gros emprunts et les municipalités se laissèrent gagner par l'engouement pour le train. Elles n'avaient pas le choix étant donné que la situation qu'elles seraient appelées à occuper dans la hiérarchie future du commerce et du pouvoir dépendait des chemins de fer. De nombreuses compagnies ferroviaires firent faillite, durent être restructurées ou ne purent honorer leurs obligations. À plusieurs reprises, le gouvernement dut se porter à la rescousse des chemins de fer ou des municipalités au bord de la faillite. En 1857, la première phase de la construction était terminée et, au cours de la décennie qui suivit, les gouvernements, les compagnies et les détenteurs d'obligations britanniques cherchèrent à assainir leur situation financière. Tous ces événements étaient assez prévisibles. Des centaines de millions de dollars avaient été dépensés dans une région très peu peuplée qui disposait d'un marché des capitaux très limité. Néanmoins, les chemins de fer avaient été construits et ils révolutionnèrent les transports au Canada.

Le transport ferroviaire modifia la structure de l'industrie dans les colonies ainsi que les rapports entre la ville et l'arrière-pays. La construction proprement dite stimula également énormément la formation du capital dans les colonies. Les villes comme Toronto où venaient aboutir les principales voies ferrées, furent les premières bénéficiaires de ces changements. Un vaste arrière-pays, de nouvelles industries et la présence d'empires financiers considérables les distinguaient des petites villes et contribuèrent, dans une large mesure, à l'établissement des rapports urbains que l'on connaît encore aujourd'hui. Le chemin de fer bouleversa la vie des citoyens et des commerçants. Pour la première fois, il était possible de circuler aussi confortablement et aussi rapidement sur la terre que sur l'eau. L'agriculteur ou le marchand qui résidait à l'intérieur des terres, à Galt, à Barrie ou ailleurs, pouvait maintenant se rendre facilement jusqu'aux localités de sa région ou dans les grandes villes. Les déplacements n'étaient plus aussi tributaires des conditions climatiques et, avec l'amélioration des chasse-neige, au cours

de la décennie qui suivit, ils ne le furent plus du tout. Pour la première fois de l'histoire, il était désormais possible de voyager d'un bout à l'autre de l'année. Dans ce sens, Thomas Keefer avait parfaitement raison de parler de l'assujettissement à l'hiver.

LES ENTREPRISES DE LA CONFÉDÉRATION : L'AVÈNEMENT DU CHEMIN DE FER COMME SYMBOLE NATIONAL

Les gouvernements de l'époque coloniale considèrent que les chemins de fer et les canaux étaient nécessaires au développement et qu'il fallait donc les financer. Souvent, ces entreprises furent réalisées dans un esprit pro-britannique (c'est-à-dire anti-américain). Toutefois, c'est à l'époque de la Confédération que le transport et le nationalisme marchèrent main dans la main. La Confédération fut accomplie au milieu de l'époque victorienne, alors que l'on avait parfaitement foi dans la révolution industrielle et le progrès technologique. L'un des principaux facteurs ayant contribué à la Confédération était également l'expansion physique de la province du Canada qui souhaitait «s'étendre vers l'Est jusqu'à un port qui ne serait pas aux mains des Américains et, vers l'Ouest, vers de nouvelles régions de commerce et de colonisation»³³. Le nouveau Dominion se trouva donc bientôt confronté au problème posé par la distance séparant les deux océans et que seuls les chemins de fer semblaient pouvoir résoudre.

La province du Canada ne fut pas la seule à vouloir se doter d'un chemin de fer dans le cadre de la Confédération. Les premiers chemins de fer des Maritimes avaient conduit les colonies au bord de la faillite. L'échec, au début des années 1860, d'un projet de liaison ferroviaire entre Halifax et Québec engendra également un sentiment d'amertume, car les «gens du Haut-Canada» en furent jugés largement responsables³⁴. Les partisans de l'expansion dans la vaste région des Prairies se rendaient compte que seul le rail permettrait d'assurer véritablement la liaison avec le reste du Canada. L'entrée de la Colombie-Britannique, encore plus à l'Ouest, dans la Confédération, en 1871, ne semblait logique qu'à la condition que l'on dispose d'un chemin de fer transcontinental. Ayant eu de la difficulté à transporter ses troupes par voie terrestre lorsqu'elle faillit entrer en guerre avec les Américains, en 1861, la Grande-Bretagne appuya également ce projet, surtout en ce qui concerne l'Intercolonial³⁵. Par conséquent, les chemins de fer furent associés à l'édification de la nation. L'Intercolonial fut même inscrit dans la Constitution, l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique de*

1867 (article 145), ce qui fit du Canada peut-être l'un des seuls pays au monde dont la Constitution mentionnait les chemins de fer. Une fois ce précédent établi, il était tentant de continuer à l'invoquer. En échange de son entrée dans la Confédération, on promit à la Colombie-Britannique de construire une voie ferrée jusqu'au Pacifique tandis que l'Île-du-Prince-Édouard fut récompensée par le renflouement d'un chemin de fer en faillite, la compagnie *Prince Edward Island Railway*, par le gouvernement fédéral³⁶.

Le rapport étroit entre l'acte politique que constituait la Confédération et la politique économique consistant à développer les chemins de fer eut d'importantes conséquences. Premièrement, la nécessité de développer le pays amena le gouvernement à faire quelques entorses à sa politique qui lui interdisait de construire ou de posséder directement des chemins de fer. Il fallait construire l'Intercolonial, mais comme le déclara l'un des principaux ingénieurs du Canada, il « n'avait rien à offrir d'invitant dans un prospectus; nous ne pourrions pas le présenter aux capitalistes européens comme un investissement acceptable pour leurs surplus de capitaux. Mais pour établir ces relations sociales et commerciales étroites qui sont indispensables à l'unité politique . . . , le chemin de fer est une nécessité »³⁷. Le gouvernement devait donc se réoudre à construire lui-même ce chemin de fer.

La dépendance vis-à-vis du gouvernement posait des problèmes. Par exemple, pour ce qui est du choix du tracé — la route dite du Nord — les critères militaires et politiques l'emportèrent sur les considérations purement commerciales. D'autre part, on craignait le favoritisme (et à juste titre étant donné l'époque) et on établit donc une administration très lourde, à trois niveaux : l'ingénieur en chef du ministère des Travaux publics, le gouvernement et des commissaires nommés. Enfin, comme l'argent des contribuables servait à financer le projet, les décisions concernant la qualité de la construction devinrent des enjeux politiques et firent l'objet de toutes sortes de tractations³⁸. Ces problèmes ne furent pas tous réglés de façon satisfaisante, mais c'est en 1876 que le premier train fit, d'une traite, le trajet Halifax-Québec.

D'autre part, cette entreprise nationale ayant été réalisée, on ne pouvait plus facilement y renoncer si le chemin de fer se révélait trop coûteux à exploiter. Le gouvernement avait espéré s'en débarrasser en le vendant ou en le louant à une compagnie privée comme celle du *Grand Trunk*. Toutefois, l'Intercolonial n'était pas plus avantageux à exploiter qu'à construire et

il devint un chemin de fer gouvernemental qui fut déficitaire dès le jour de son inauguration. Peu de temps après, le gouvernement fit l'acquisition d'un autre chemin de fer et d'une nouvelle province. L'Île-du-Prince-Édouard avait résisté aux attraits de la Confédération, mais elle n'avait pas pu résister à ceux du chemin de fer. Au début des années 1870, la compagnie *Prince Edward Island Railway* avait conduit la petite colonie au bord de la faillite et le Canada offrit rapidement de la renflouer. Il allait prendre en charge ce chemin de fer peu commode et mal construit en échange de l'entrée de cette colonie dans le Dominion. En 1873, le marché fut conclu et le ministère des Travaux publics assumait la responsabilité d'un nouveau chemin de fer qui fut également déficitaire.

Si le gouvernement prit en charge ces chemins de fer des Maritimes, c'était pour des raisons purement politiques. Depuis lors, de nombreux habitants des Maritimes considèrent qu'en vertu des propositions constitutionnelles de la Confédération ils ont droit à un service voyageurs satisfaisant et à des tarifs-marchandises raisonnables et que ce n'est pas une simple question de réglementation. Dans les années 1920, le puissant *Maritimes Rights Movement* se constitua pour protester contre l'indifférence apparente du gouvernement fédéral vis-à-vis d'une région dont l'économie périssait. Comme nous le verrons, le discours et les critiques de ce mouvement portaient surtout sur la façon dont le gouvernement gérait l'Intercolonial³⁹. Également, pendant la controverse plus récente concernant le service VIA Rail, les gens des Maritimes ont bien souligné que l'Intercolonial faisait partie du pacte conclu lors de la Confédération⁴⁰.

Les chemins de fer des Maritimes ne pouvaient pas se comparer, du point de vue de leur longueur et de leur coût, avec le plus grand projet ferroviaire auquel la Confédération allait donner naissance : le chemin de fer Canadien Pacifique transcontinental. L'histoire de la construction du Canadien Pacifique a été racontée à de nombreuses reprises. Il suffit de dire ici qu'après avoir tenté, sans succès, d'organiser l'exécution du projet, au début des années 1870, on entama les travaux à la fin de la décennie, mais sans grande conviction, pendant que l'on procédait à des levées énergiques dans l'ouest du pays. Puis, en 1881, le gouvernement incita le fameux «Syndicat» dirigé par James Hill, George Stephen et Donald Smith, à entreprendre les travaux en échange de certains incitatifs. Chose étonnante, ces travaux furent terminés en novembre 1885. Contrairement aux chemins de fer de l'Est susmentionnés, le Canadien Pacifique devint rapidement rentable et étonna

ses créanciers en remboursant rapidement ses dettes. Il devint vite la plus grande société du pays et l'un des principaux chemins de fer au monde.

Le gouvernement appliqua sa politique habituelle vis-à-vis du Canadien Pacifique, autrement dit, il évita d'en devenir propriétaire et préféra lui accorder des subventions. Il participa directement aux travaux dans les années 1870, sous le gouvernement libéral d'Alexander Mackenzie, mais la majeure partie de la ligne fut construite selon les mêmes principes que les premiers chemins de fer canadiens et les chemins de fer américains. Plus précisément, le gouvernement offrit aux investisseurs trois types de subventions. Le premier, qui était emprunté aux Américains, était la concession de terres, le fameux octroi de 25 millions d'acres. Le deuxième était une subvention en espèces, qui fut de 25 millions au départ. Le troisième était une série de privilèges accordés au CP soit la remise de droits de douane sur les matériaux de construction, la promesse d'un monopole entre la ligne principale et la frontière, pendant 20 ans, et d'autres dispositions de moindre importance. Quand la compagnie éprouva des difficultés financières au milieu des travaux, le gouvernement lui accorda une aide supplémentaire.

Au cours des années, mais surtout récemment, il y a eu de nombreuses discussions quant à savoir si toutes ces subventions étaient nécessaires⁴¹. Il ne sera sans doute jamais possible de trouver une réponse concluante, mais dans l'optique de la présente étude, il y a plutôt lieu de se demander si les subventions proprement dites étaient justifiées ou non. En effet, les subventions confèrent aux relations entre le CP et le gouvernement un caractère ambivalent qui persista par la suite. D'une part, le CP n'est pas une entreprise purement privée. Le gouvernement et le public considèrent souvent qu'il s'agit d'une compagnie de services publics en raison de l'appui qu'elle a obtenu au départ. D'un autre côté, comme le CP l'a souligné à diverses reprises, il s'agit d'une société privée. Une fois les travaux terminés, elle a remboursé les prêts du gouvernement et elle a été exploitée de façon rentable. Comme on peut le lire dans une publication du CP datant des années 1940, l'aide du gouvernement devrait être considérée comme «un paiement pour les services rendus» plutôt que comme des subventions⁴². Dans ce contexte, le CP a, d'abord et avant tout, l'obligation envers ses actionnaires de maintenir sa rentabilité et donc d'exploiter ses services marchandises ou voyageurs en fonction de considérations commerciales et non pas sociales ou politiques.

La principale caractéristique du Canadien Pacifique est néanmoins la place qu'il a occupée dans l'esprit du public canadien. Aucun autre chemin de fer et sans doute aucune autre entreprise commerciale n'a jamais revêtu autant d'importance aux yeux du public. Le CP est devenu une légende et un symbole tant pour les historiens que pour le grand public et la nature de cette légende en dit long sur la valeur que les Canadiens attachent à leur réseau ferroviaire.

Le Canadien Pacifique a suscité la controverse depuis le début. Les premières tentatives faites pour créer une compagnie privée viable avortèrent au beau milieu du scandale du Pacifique, en 1873. Ce scandale entraîna la chute du gouvernement de John A. Macdonald. Puis, quand le Syndicat fut constitué, en 1881, l'octroi de pouvoirs aussi considérables à un groupe de gens et certains aspects des subventions, surtout la fameuse clause du monopole, suscitèrent une vive polémique⁴³. Les investisseurs éventuels signalèrent que le chemin de fer pouvait s'attendre à «une longue période de déficit»⁴⁴. La controverse s'intensifia lorsque les travaux furent terminés. Presque immédiatement, le Manitoba tenta de faire annuler la clause de la charte conférant le monopole et des groupes d'agriculteurs protestèrent contre l'attitude cavalière de la compagnie de chemin de fer vers la fin des années 1880. Les habitants de l'Ouest manifestaient régulièrement leur vif mécontentement devant les pouvoirs et la politique du CP. Les tarifs-marchandises, la politique visant les silos à grain et la question des embranchements firent du CP la cible de la colère des Canadiens de l'Ouest. Un grand nombre des mouvements et des réformes agraires qui virent le jour au cours des années durent leur existence au vif mécontentement suscité par le Canadien Pacifique.

Néanmoins, l'enthousiasme national vis-à-vis du chemin de fer fut encore plus puissant que cette méfiance à l'égard de la compagnie. Des livres comme *The Romance of the Canadian Pacific Railway*, *Steel of Empire*, *Canada's Great Highway* et, le plus connu de tous, *The National Dream* témoignent un peu de la fascination qu'exercèrent les chemins de fer au cours des années. Même dans l'Ouest, les principaux écrits sur le sujet tendaient à faire une distinction entre les magnats des chemins de fer, des gens de l'Est malhonnêtes, et le chemin de fer proprement dit, une voie de communication vitale grâce à laquelle les habitants de l'Ouest pouvaient travailler, voyager et commercer.

L'image projetée par les chemins de fer reflète en grande partie les dimensions ambitieuses du projet. Comme le dit l'annonce publicitaire du film de 1949 intitulé *Canadian Pacific* c'était «l'histoire d'un chemin de fer que l'on réussit à construire même si c'était impossible»⁴⁵. Cette description romantique du CP commença par les récits contemporains des aventures et des difficultés suscitées par sa construction. Les marches à travers les contrées sauvages et les marais du Nord de l'Ontario, les épreuves et les tragédies contribuèrent à conférer à cette entreprise un caractère légendaire. Les premiers voyageurs qui empruntèrent la ligne, avant même qu'elle ne soit terminée, relatèrent le dur labeur, les dangers et les péripéties qui entourèrent les travaux⁴⁶. Cherchant toujours désespérément à trouver de l'argent et à assurer sa respectabilité, le CP fit tout ce qu'il pouvait pour favoriser ce genre d'écrits. Le voyage que la prestigieuse *British Association for the Advancement of Science* fit sur la ligne, en 1885, par exemple, fut une excellente publicité⁴⁷. Et on peut en dire autant du transport de troupes vers l'Ouest pour étouffer la rébellion déclenchée par Riel, au printemps de la même année.

Au fil des années, un sentiment de nostalgie et surtout, le fait que cette entreprise hasardeuse avait été couronnée de succès renforcèrent l'épopée de la construction. Comme le *Canadien Pacifique* survécut puis prospéra, remboursa ses emprunts et réalisa des bénéfices, l'incertitude du départ disparut. La décision d'agir devint aussi romantique que l'acte lui-même. «C'était un acte d'une audacité incroyable, pour un peuple de moins de quatre millions d'âmes, que d'entreprendre la construction d'un chemin de fer à travers un continent immense et presque inhabité, jusqu'aux rives de l'océan Pacifique» écrivit un enthousiaste, dans les années 1920⁴⁸. La construction proprement dite devint partie intégrante de la grande épopée canadienne de la domestication de la nature. Quand l'ingénieur, Sandford Fleming, assista à la pose du dernier crampon, il établit un parallèle avec les coureurs des bois des générations antérieures, «les gens comme Mackenzie, Fraser, Finlayson, Thompson, M'Leod, MacGillivray, Stuart, Mactavish et M'Loughlin qui, par le passé, avaient pénétré les montagnes environnantes»⁴⁹. La tradition a résisté à l'épreuve du temps et, depuis, bien d'autres ont mis l'accent sur la pose du dernier crampon en relatant les exploits des hommes qui ont conquis la nature. La plaque commémorative marquant l'emplacement du dernier crampon conclut : «Un rêve nébuleux était devenu une réalité pour le Canada : un long ruban d'acier le traversait maintenant de part en part . . . Ici même, le 7 novembre 1885, un humble crampon de fer unissait l'Est à l'Ouest»⁵⁰.

La légende du CP présente également une autre facette. Selon la croyance populaire de l'époque victorienne, l'individu pouvait changer l'ordre des choses grâce à son travail et à sa volonté. Le mythe du CP fut une ode à la gloire de l'éthique du travail protestante et de la révolution industrielle⁵¹. Des gens comme Stephen, Hill et Van Horne étaient tout désignés pour jouer ce genre de rôle. Osant s'aventurer là où les autres craignaient d'aller, ils devinrent les hommes d'affaires les plus puissants du pays. Ils furent les «capitaines d'industrie» qui avaient mené à bien une entreprise aussi audacieuse, qui avaient triomphé du doute et du scepticisme. En entreprenant une telle tâche, en l'exécutant bien et en la terminant, ils s'étaient conduit comme de véritables «visionnaires»⁵². Leur façon de vivre et leur personnalité en firent des archétypes, des symboles des valeurs et de la morale d'une époque. William Van Horne n'était pas seulement un bâtisseur de chemin de fer exemplaire, mais un parangon de travail et de moralité. Lors de l'incendie de Chicago, on relata qu'il avait risqué sa vie pour sortir des documents des bureaux de sa compagnie. Puis, couvert de suie, il rentra chez lui pour poursuivre ses efforts héroïques : «S'assurant du bien-être de sa femme et de son bébé, il s'employa tranquillement et méthodiquement à dépouiller sa maison de tout ce dont on pouvait se passer». La literie et les vêtements furent ensuite envoyés «aux réfugiés grelottants du sud de la ville qui campaient dans le parc»⁵³. Dans le monde plus blasé de la fin du XX^e siècle, les hommes du Syndicat font bien meilleure figure que la plupart des héros victoriens. Leur courage et leur savoir-faire semblent les distinguer des autres idoles qui furent mises de côté lorsque les mentalités évoluèrent⁵⁴. Même les traits moins séduisants de leur personnalité firent des hommes du Syndicat des personnages romantiques, «plus grands que des hommes ordinaires, qui imposèrent leur volonté avec une poigne de fer»⁵⁵.

Au cours des années, le Canadien Pacifique et ses bâtisseurs symbolisèrent l'aventure épique, le dur labeur et même la clairvoyance. Toutefois, sous tous ces qualificatifs, se cachait le principal symbolisme des chemins de fer, soit le nationalisme. Comme une publication du CP le déclarait, sans aucune modestie, en 1946 : «Au cours des années, le Canada et le Canadien Pacifique ont marché main dans la main. Les deux sont devenus synonymes aux yeux du monde entier»⁵⁶. C'est une déclaration à la louange de la compagnie, mais qui est tout à fait raisonnable. En effet, les descriptions savantes et populaires du CP attribuent une large place au nationalisme. De plus, cette image a survécu jusqu'ici et explique sans doute, dans une large mesure, l'inquiétude que suscite le déclin de la plus visible des activités ferroviaires, le service voyageurs.

Ce nationalisme se fonde évidemment sur des faits historiques. À l'époque, le gouvernement et le CP reconnaissaient que l'annexion et la colonisation du Nord-Ouest étaient impossibles sans chemin de fer. Néanmoins, l'évolution d'une analyse géopolitique particulière de la nature du Canada jouait un rôle tout aussi important. Ce point de vue renforça la raison d'être du Canadien Pacifique et occupa une place prépondérante dans les interprétations populaires et savantes ultérieures. Cet aspect géographique fut résumé de façon très concise par l'intellectuel du XIX^e siècle, Goldwin Smith. Le Canada, dit-il, était en fait « quatre projections distinctes de la partie cultivable et habitable du continent dans le désert arctique »⁵⁷. Pour Smith, cette réalité géographique signifiait que le Canada était voué inexorablement à être annexé aux États-Unis. Pour la plupart des autres observateurs, ce résultat n'était pas aussi inévitable, mais les problèmes posés par la géographie de l'Amérique du Nord occupèrent une place de premier plan dans l'analyse du Canada en tant qu'entité nationale.

Seules quelques rares études de l'économie et de la nation canadienne ne tenaient pas compte du régionalisme géographique distinctif du pays. Toutefois, ce furent les économistes canadiens de « l'école des principales ressources » qui firent de cette réalité physique une théorie complexe et influente. Certains aspects de cette théorie figuraient dans les travaux de l'économiste politique, O.D. Skelton, qui en fut le précurseur⁵⁸. Dans les années 1920, W.A. Mackintosh, de l'Université Queen et Harold Innis, de l'Université de Toronto, rendirent ce thème explicite. Les travaux de recherche considérables réalisés par la Commission Rowell-Sirois (1937-1941) s'inspirèrent des études accomplies par toute une génération imbue de ces idées et les intégrèrent dans leur propre évaluation de la nation canadienne⁵⁹.

Sous sa forme fondamentale, la théorie des principales ressources affirmait que les colonies parvenaient à leur maturité économique en exploitant une série de matières premières telles que la fourrure, le bois d'oeuvre, le blé et les richesses minérales. Dans certaines conditions, ces ressources permettaient l'expansion démographique, l'épanouissement de l'esprit d'entreprise et la formation de capitaux. À leur tour, ces divers éléments favorisaient le développement d'une économie plus complexe. On considérait également que la formation et l'évolution d'une économie basée sur les principales ressources jouaient un rôle important dans le développement national. Les liens commerciaux établis de cette façon déterminaient les frontières de

l'empire, puis de la nation. C'est ce qui expliquait que le Canada ait conservé une existence propre en Amérique du Nord. Les richesses naturelles exploitées au cours des siècles avaient été reliées à un réseau commercial Est-Ouest dont l'Europe (et surtout Londres) était le centre. Ce réseau Est-Ouest l'emporta sur le facteur de désunion que constituait la géographie et relia les régions les unes aux autres. Dans une phrase célèbre, Mackintosh déclara que le Canada existait «au mépris de la géographie»⁶⁰. Se basant sur le rôle des cours d'eau Innis émit un avis contraire déclarant qu'il existait grâce à la géographie⁶¹. Néanmoins, tous les économistes de l'école des principales ressources estimaient que les chemins de fer étaient l'instrument technologique qui avait permis au commerce Est-Ouest de continuer jusqu'à l'époque moderne⁶².

Ce discours tout à fait dépourvu de romantisme d'Innis et de Mackintosh contenait un thème historique dramatique. En effet, leur interprétation attribuait le mérite de la création et de la préservation du Canada à ceux qui avaient su saisir les réalités essentielles dictées par la géographie et modelées par la fierté nationale. L'exploitation des principales ressources était le fait non pas du hasard, mais d'une politique délibérée. Ceux qui n'avaient pas su voir les possibilités ou qui s'en étaient écartés à dessein étaient considérés comme des gens négatifs, à l'esprit étroit et qui s'opposaient à l'accomplissement de la destinée du pays⁶³. Ce fut très bien senti par ceux qui, à partir de la théorie des principales ressources, développèrent ce qui fut connu comme «l'école laurentienne» de l'histoire⁶⁴. Des gens ayant davantage le sens du drame (et qui avaient beaucoup lu) reprirent les thèmes de Innis et Mackintosh et les fusionnèrent avec les récits épiques associés au CP. Le plus connu d'entre eux est sans doute Donald Creighton, le célèbre historien des années entourant la Seconde Guerre mondiale. Creighton reprit la vision du système Est-Ouest transcontinental de Innis, qu'il admirait beaucoup, et la traduisit dans ses propres mots, dans son étude de 1937 intitulée *The Commercial Empire of the St. Lawrence*⁶⁵. Cette étude portait sur l'époque de la traite des fourrures et de la construction des canaux qui précédait donc la construction du CP. Toutefois, cela ne représentait que la première partie de l'histoire, aux yeux de Creighton qui compléta cette vision des choses dans sa puissante biographie en deux volumes de John A. Macdonald. Macdonald et ceux qui partageaient la vision d'un Canada transcontinental firent figure de héros. La Confédération et le Canadien Pacifique devinrent inséparables et des gens comme Stephen et Van Horne furent idolâtrés⁶⁶. Les travaux de Creighton allaient devenir



un classique du genre, l'une des études historiques canadiennes les plus célèbres. Ils contribuèrent, dans une large mesure, à renforcer et à élargir l'association entre le CP et la vision nationale, d'autant plus que cette oeuvre fut publiée après la guerre, au cours d'une période marquée par le nationalisme et la confiance.

Cependant, les lecteurs de Creighton restent peu nombreux par rapport à ceux de la légende du CP écrite par Pierre Berton. Publiée en deux volumes, en 1970 et 1971, l'histoire de Berton intitulée *The Great Railway* connut un succès phénoménal. Dans un pays où un livre vendu à 5 000 exemplaires est considéré comme un best-seller, cet ouvrage sur les chemins de fer se vendit à plus de 100 000 exemplaires et son impression se poursuit. De plus, la Société Radio-Canada en fit par la suite une minisérie télévisée. Faisant une interprétation nationaliste et romantique de l'histoire du Canada, Berton se servit d'une variante populaire de l'école laurentienne. Même le titre du premier volume, *The National Dream*, résumait le symbolisme des chemins de fer :

La vision du Canada de Macdonald ne s'arrêtait pas aux Grands Lacs; il rêvait d'une nation britannique transcontinentale en Amérique du Nord — une solution préférable à l'intégration aux États-Unis. Le chemin de fer était indispensable à la réalisation de ce rêve et le premier ministre insista sur ce point : il relierait entre elles les provinces éparpillées et les territoires inhabités de l'Ouest comme l'Intercolonial appartenant au gouvernement devait le faire dans l'Est; . . . il stopperait l'expansion américaine; il constituerait l'épine dorsale de l'empire, une voie impériale reliant les îles britanniques à l'Orient et évitant d'avoir à faire le rebutant voyage autour du Cap Horn⁶⁷.

Les oeuvres de Berton ne durent pas uniquement leur succès à la popularité de leur auteur ou à leur facilité de lecture. Pierre Berton a écrit de nombreux autres livres, avant et depuis, mais aucun d'eux n'a produit un tel effet. Ce qui les rend si remarquables c'est qu'il souscrit à des convictions concernant le développement du Canada et le rôle que les chemins de fer y ont joué, qui étaient déjà solidement ancrées dans la mentalité canadienne. Le fait que son oeuvre ait été écrite à une époque où le nationalisme était encore très fort, au lendemain d'Expo 67 et aussi, à une époque où les services voyageurs ferroviaires semblaient menacés la rend d'autant plus intéressante.



Nous avons cité ici Berton et Creighton pour la simple raison qu'ils figurent parmi les historiens de cette période les plus célèbres et les plus lus. Nous aurions pu en citer de nombreux autres et, à un moment donné, une thèse disséquera certainement les composantes du nationalisme laurentien. Toutefois, l'important est que, selon la conception courante du nationalisme canadien, il existe un rapport étroit entre le succès des chemins de fer et le triomphe du jeune Dominion. Telle est la leçon qu'enseignent les interprétations des historiens que l'on retrouve implicitement dans la politique nationale et la théorie des principales ressources; c'est ce qu'on enseigne dans les manuels de nos écoliers et c'est ce qu'on trouve également dans les nombreux écrits populaires sur les chemins de fer. Il faut même ajouter à cela le grand succès de Gordon Lightfoot déjà mentionné ainsi qu'un poème épique intitulé «Towards the Last Spike», de E.J. Pratt : «Pas de route, pas d'Union et l'opposition entre les routes commerciales Est-Ouest d'une part et Nord-Sud d'autre part⁶⁸».

Depuis le début, le Canadien Pacifique a reconnu la valeur commerciale et politique d'une telle image et il n'a jamais raté une occasion de s'en servir. Il a même engagé des historiens populaires pour relater l'audace, la clairvoyance et, bien sûr, le nationalisme de la Compagnie. Par exemple, l'oeuvre que John Murray Gibbon écrit pour son compte, *Steel of Empire*, en 1935, relie le chemin de fer non seulement au nationalisme canadien, mais également au vieux rêve européen de trouver un passage jusqu'à la Chine. Les premiers chapitres portent non pas sur le CP, mais sur la longue quête d'une route vers l'Est, les exploits de ceux qui s'adonnèrent à la traite des fourrures et d'autres incidents de l'expansion canadienne sur le continent. Le message est clair. Le CP représente non pas un caprice de quelques politiciens de l'époque de la Confédération, mais l'aboutissement d'un rêve vieux de plusieurs siècles⁶⁹.

Les impératifs nationalistes qui entourèrent la construction du chemin de fer Intercolonial et du Canadien Pacifique ajoutèrent une nouvelle dimension aux chemins de fer dans l'esprit des Canadiens. Nécessité sociale ou économique au départ, il était devenu également une nécessité nationale et même un symbole. Les éléments supplémentaires que constituaient son succès, sa hardiesse et son caractère légendaire ne faisaient qu'ajouter à son attrait. Pour certains Canadiens, les liens transcontinentaux faisaient partie intégrante de la Confédération. Les habitants des Maritimes avaient longtemps fait valoir, par exemple, que l'Intercolonial «était inclus dans le contrat de la

Confédération»⁷⁰. Même pour les Canadiens qui ne considéraient pas le service ferroviaire comme une obligation quasi constitutionnelle, les chemins de fer, et surtout le Canadien Pacifique, étaient étroitement reliés à la fondation du pays. Ce lien fut renforcé, et l'est toujours, par le succès considérable de cette entreprise. Un accomplissement héroïque d'envergure internationale avait trouvé place au milieu de la sécheresse et de la froideur du processus qui avait abouti à la Confédération. Comme nous le verrons, ce nationalisme débordera dans une certaine mesure sur tous les chemins de fer du Canada. L'attachement du public aux voyages en train ou à la possibilité de voyager de cette façon vient probablement de ce qu'il considère les chemins de fer prospères comme faisant partie du contexte national.

Les chemins de fer dominaient désormais les transports terrestres quelle que soit leur distance. Par contre, le réseau routier périlait. En fait, comme on le constata plus tard, l'intérêt manifesté pour les chemins de fer détournait l'attention des routes. Comme une commission royale d'enquête ontarienne le déclara dans les années 1930 : «Pendant de nombreuses années elles (les routes) ont été négligées au profit des chemins de fer . . . »⁷¹. Les commissaires reprenaient ainsi une opinion qui circulait depuis un certain temps. À la fin du XIX^e siècle, un groupe de citoyens s'étaient plaint de l'état des routes : «Si l'on avait retardé d'un demi-siècle la construction des chemins de fer et la navigation à vapeur, nous aurions progressé davantage dans la science de la construction de routes»⁷².

Les chemins de fer avaient certainement réduit encore l'importance des routes. En effet, ils pouvaient pénétrer à l'intérieur des terres, en amont des cours d'eau et se rendre là où il y avait suffisamment de marchandises et de voyageurs à transporter. Ils alimentèrent les services de transport par eau et, comme dans le cas du *Grand Trunk*, ils concurrencèrent également ces services. Les voyageurs qui se rendaient d'une ville à l'autre disposaient désormais d'un moyen de transport rapide et confortable à longueur d'année. Lorsque le réseau ferroviaire fut aménagé dans tout l'est du pays, entre 1850 et 1880 et, dans l'Ouest, de 1870 jusqu'au début du XX^e siècle, les gens avaient moins de raisons de voyager par la route, quelle que soit la distance. Même au voisinage des villes, la route fut menacée de disparition. Les trains de banlieue et leurs équivalents pour les courts trajets, tels que les tramways, firent du rail le moteur du développement des banlieues.

Il est difficile de trop généraliser la situation au cours de cette époque où les routes furent négligées. Néanmoins, quelques tendances générales se

dégagent. Premièrement, le gouvernement du Dominion s'intéressait très peu au réseau routier du Canada. Alors que d'autres ouvrages publics, à savoir les canaux, avaient été déclarés d'intérêt national en vertu de l'article 92 de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique de 1867* et que les chemins de fer avaient fait l'objet de la politique nationale et de généreuses subventions, les routes furent laissées pour compte. Deuxièmement, dans les provinces et les territoires, l'administration du réseau routier était locale. C'était aux comtés ou à leur équivalent d'assurer l'entretien et la réfection des routes. Les corvées obligatoires, les taxes locales et de rares subventions provinciales pourvoyaient à un réseau rudimentaire et sous-financé dont l'entretien se limitait, sauf pour les principaux axes, à quelques brèves semaines de travaux chaque année⁷³.

Il y avait une exception à cette indifférence générale même si elle était très occasionnelle. Le gouvernement fédéral et certaines provinces jouaient un rôle actif dans les régions situées aux confins de la colonisation. Déjà avant la Confédération ils avaient construit des routes de colonisation et ils poursuivirent cette pratique après, en Ontario et au Québec. Quand les besoins furent particulièrement pressants comme à l'époque de la ruée vers l'or en Colombie-Britannique, dans les années 1850 et 1860, ou de la ruée vers l'or du Yukon, à la fin des années 1890, on mit sur pied des programmes d'urgence. Lorsque les pouvoirs publics s'en donnaient la peine, les résultats pouvaient être impressionnants. À cause des impératifs immédiats, on construisit, dans les années 1860, la route de Dawson qui se rendait, à la fois par eau et par voie terrestre, de la tête des Lacs jusqu'au Manitoba ainsi que la route de Yale de 385 milles (620 km) de long, qui devait accueillir le trafic engendré par la ruée vers l'or, en Colombie-Britannique⁷⁴. Toutefois, même dans ces cas exceptionnels, les routes étaient considérées comme inférieures aux chemins de fer. En fait, on partait du principe que la route n'était qu'une mesure temporaire, ce qui prépara le terrain pour le développement futur des chemins de fer. La route de Dawson n'avait jamais été considérée comme une solution à long terme et elle fut abandonnée lorsque le Canadien Pacifique la remplaça. Il allait s'écouler plusieurs décennies avant que la tête des Lacs et Winnipeg ne soient de nouveau reliés par la route. Également, des tronçons de la route de Yale furent abandonnés lorsque le chemin de fer atteignit la Colombie-Britannique. Au Yukon, devant l'essor spectaculaire que connut le territoire au tournant du siècle, on envisagea immédiatement de remplacer les pistes raboteuses à l'intérieur des terres par un chemin de fer⁷⁵.

Enfin, contrairement aux voies ferrées, les routes n'ont joué aucun rôle dans l'imaginaire national du Canada du XIX^e siècle. Elles étaient plutôt un sujet de plainte au niveau local qu'un rêve au niveau national. L'historiographie en témoigne. Le livre de O.D. Skelton intitulé *The General Economic History of Canada 1867-1912*, ne fait même pas mention des routes⁷⁶. Adam Shortt et Arthur Doughty avaient été chargés d'écrire, dans leur histoire du Canada en 23 volumes publiée en 1914, un article spécial de 112 pages sur le transport terrestre. Au bout de six pages traitant des routes, les auteurs passèrent au sujet vraiment important, les chemins de fer⁷⁷. Encore en 1938, l'étude sur les transports au Canada réalisée par G.P. de T. Glazebrook passait entièrement sous silence la situation du réseau routier entre 1867 et 1900⁷⁸. Chacun des chapitres de cet ouvrage qui couvre l'histoire du Canada, de la Confédération jusqu'à la Première Guerre mondiale, contient le mot «chemin de fer» dans son titre. C'est seulement dans les années 1960, quand les routes eurent pris de l'importance, qu'on commença à relater sérieusement leur histoire. Ce qui est vrai pour les livres d'histoire, l'est également pour les documents contemporains : les monographies, les études gouvernementales, les débats publics et autres documents portaient principalement sur les chemins de fer ou les canaux, mais pas sur les routes. Ces dernières y étaient évidemment mentionnées, mais seulement en passant, dans le cadre de souvenirs de voyage où elles étaient généralement décrites comme épouvantables ou plaisantes à l'occasion, et non pas comme un élément important de la politique nationale. Les routes restèrent en marge de la politique canadienne des transports entre l'arrivée des chemins de fer et le tournant du siècle.

LE TRAFIC VOYAGEURS AU TOURNANT DU SIÈCLE

Il est extrêmement difficile d'établir, sauf de façon très rudimentaire, une distinction entre la politique visant le trafic ferroviaire voyageurs et le trafic ferroviaire marchandises avant la fin du XIX^e siècle. Dans l'esprit des pouvoirs publics et des entreprises privées, le développement des chemins de fer devait favoriser ces deux types de transport. Cependant, il est probable que la fascination exercée par les chemins de fer, au cours des années, était due davantage aux trains de voyageurs qu'aux trains de marchandises. L'attachement aux chemins de fer vient surtout du souvenir de voyages faits pour rendre visite à des parents ou amis ou pour prendre des vacances. Il peut être également relié à l'histoire de la famille, aux parents ou aux grands-parents dont la vie au Canada a commencé par un voyage en train.

Pour beaucoup d'autres gens, jusqu'à récemment, le chemin de fer constituait le principal lien avec le monde extérieur, car il reliait les localités rurales isolées aux grands centres. Il est donc crucial d'examiner de plus près l'évolution de la politique de transport des voyageurs et l'expérience de ces voyageurs. À l'approche du XX^e siècle, les chemins de fer et la politique gouvernementale changèrent, et il est donc plus facile de retracer cette évolution.

Au départ, le rôle que le gouvernement joua dans les chemins de fer était expérimental et improvisé, ce qui n'a rien d'étonnant : on se trouvait face à une nouvelle technologie. Une bonne partie de la législation antérieure à la Confédération cherchait à limiter les excès auxquels cette nouvelle forme puissante d'entreprise risquait de se livrer sur le plan du financement et de la construction. Les lois sur les chemins de fer visaient les animaux tués, les biens saisis et les clôtures démolies. La loi créa une Commission des chemins de fer qui était chargée de veiller à ce que les compagnies ferroviaires se conforment aux règles établies⁷⁹. Pour leur part, ces compagnies faisaient plus ou moins ce qu'elles jugeaient nécessaire de faire et tentaient ensuite de défendre leur cause devant le gouvernement ou les tribunaux. Néanmoins, pour ce qui est de l'exploitation des chemins de fer proprement dite, l'intervention du gouvernement se limita, au départ, à deux grands domaines. Premièrement, il réglementa la sécurité des voyageurs, ce qui est compréhensible étant donné les accidents tragiques qui survinrent dès la mise en exploitation des chemins de fer, dans les années 1850. Ensuite, il établit des règles antidiscriminatoires s'inspirant du précédent britannique qui considérait les chemins de fer comme des «transporteurs publics». Selon ce principe, tout le monde avait droit aux mêmes services, aux mêmes prix.

Quand la Confédération fut constituée, les précédents coloniaux furent maintenus. Plus particulièrement, le principe du transporteur public était désormais bien établi et le Comité des chemins de fer du Conseil privé fut constitué, en vertu de la *Loi sur les chemins de fer* de 1868, pour superviser les activités ferroviaires. Ce groupe d'hommes politiques nommés devait tout superviser, de la signalisation aux emprises. Il devait également établir des règles pour la sécurité et le confort des voyageurs. Ce comité était loin de constituer la façon idéale de réglementer les chemins de fer. Il ne disposait pas du personnel voulu ou des compétences nécessaires pour mener des enquêtes approfondies. Il ne comprenait pas non plus toujours les répercussions de ses décisions. C'était également une période de laxisme et la

tradition voulant que l'on réglemente les transporteurs publics se heurtait au désir de laisser les coudées franches à l'entreprise privée. Néanmoins, lorsque le comité fut aboli, en 1903, le Canada se trouvait doté d'une énorme quantité de lois et de règlements sur le transport des voyageurs. Les éléments les plus importants de cette réglementation furent intégrés dans le nouvel *Acte des chemins de fer* (3 Edw. 7, c. 58). Cette loi conférait également à la nouvelle Commission des chemins de fer des pouvoirs sur les questions touchant les voyageurs et notamment les normes que devait respecter la gare, le droit du conducteur d'expulser des voyageurs et diverses mesures de sécurité. De plus, établissant un précédent qui pouvait s'appliquer au prolongement des lignes, la Loi conférait aux commissaires le droit d'établir les tarifs et d'obliger les trains à modifier leur horaire pour aider les voyageurs à faire la correspondance entre diverses compagnies ferroviaires (art. 284). Par conséquent, dès 1903, la conception du transporteur public incluait le principe que le gouvernement pouvait s'ingérer dans celui-ci.

En même temps, les compagnies ferroviaires déployaient davantage d'efforts pour élargir leur clientèle de voyageurs. Depuis le début, le CP avait compris ce que cela pouvait lui rapporter et surtout la bonne publicité que pouvaient lui faire les touristes satisfaits. L'Ouest était toujours une région pionnière et la perspective de faire bonne chasse, de voir des panoramas spectaculaires et de pouvoir rencontrer de vrais Indiens et de vrais cowboys attirait les touristes des régions plus à l'Est. Dans les années qui suivirent l'achèvement du chemin de fer, de riches touristes britanniques venaient faire la traversée du Canada, après quoi ils publiaient le récit de leurs aventures. Ils cherchaient naturellement, avec plus ou moins d'habileté, à donner à leurs lecteurs le sens du romanesque et de l'aventure, ce qui ne fit que renforcer la mystique des chemins de fer canadiens⁸⁰. Dans l'Est, le Canadien Pacifique et le *Grand Trunk* publièrent des guides qui vantèrent la beauté des chutes du Niagara ou les plaisirs de la pêche au Nouveau-Brunswick⁸¹. Nous en dirons davantage, ci-après, au sujet du tourisme étant donné qu'il prenait davantage de place dans l'industrie ferroviaire, mais ce n'est que plus tard qu'il devint vraiment important.

Pour ce qui est du CP, le trafic voyageurs dépendait surtout des immigrants qui allaient s'établir dans l'Ouest. Entre 1881 et 1914, la population des Prairies passa d'à peine plus de 250 000 habitants à plus de 1,3 million. C'est le Canadien Pacifique qui emmena la plupart de ces personnes vers

l'Ouest. Au cours de sa première année complète d'exploitation, la ligne transpo du pays, au tournant du siècle, ce chiffre continua d'augmenter, passant à plus de quatre, puis cinq, puis sept millions. En 1913, la dernière année du boom, le CP transporta plus de 12 millions de voyageurs payants⁸². Pour faire face à ce trafic, la compagnie construisit des wagons spéciaux pour les immigrants, fit de la publicité en Europe et organisa des voyages à bas tarifs. Et comme elle possédait de vastes superficies de terres dans les Prairies grâce aux concessions qu'elle avait obtenues au départ, elle pouvait offrir un service qui répondait aux besoins des immigrants dès leur embarquement en Europe jusqu'à leur établissement sur une terre. Il s'agissait d'un service très complet. Un voyage pouvait conduire à une vente de terre rapportant des revenus à la compagnie et cette vente pouvait, au bout d'un ou deux ans, augmenter le trafic marchandises lorsque le fermier exportait sa récolte et importait du matériel. L'expansion démographique de l'Ouest conduisit un plus grand nombre de voyageurs commerciaux vers les villes des Prairies. Le bas tarif consenti au départ aux immigrants fut donc largement récupéré au cours des années qui suivirent.

Bien entendu, le trafic voyageurs ne dépendait pas entièrement des immigrants. Dans l'Est, où le CP et le *Grand Trunk* étaient les principales compagnies ferroviaires, le trafic était différent. La plupart des gens qui prenaient le train faisaient des voyages aller et retour. Leurs déplacements étaient plus courts et passaient souvent par de grands centres urbains comme Toronto, Montréal ou Halifax. Les gens pouvaient également voyager pour affaires, pour leurs vacances ou pour rendre visite dans l'Ouest, la nature du trafic voyageurs évoluait. Au cours des premières décennies, la clientèle de voyageurs du Canadien Pacifique était surtout constituée d'immigrants. Au début du XX^e siècle, cette clientèle fut complétée par les voyages d'affaires et les déplacements à des fins personnelles typiques de l'Est. Néanmoins, avant la Première Guerre mondiale, l'immigration contribuait toujours dans une large mesure au trafic voyageurs du CP.

Quel que soit le but du voyage, le Canadien de la fin de l'époque victorienne avait l'habitude de se déplacer en train. Thomas Keefer avait peut-être prédit les avantages du train de façon mélodramatique, mais le fait est qu'aux yeux du public le train évoquait beaucoup d'événements importants de sa vie. C'est le train qui avait conduit le colon et sa famille vers une vie nouvelle. C'est le train qui emmenait les membres d'une famille se rendre mutuellement visite et c'est aussi le train qui permettait d'accéder au monde extérieur.

Autrement dit, les symboles nationaux n'étaient pas éloignés et distants, mais intégrés dans le rythme quotidien de l'existence. Même après un demi-siècle, il n'y eut pas de meilleur symbole du progrès industriel. Seule l'électricité, qui commençait tout juste à apparaître au tournant du siècle, pouvait s'en rapprocher un peu.

Par conséquent, on peut dire qu'à la fin du XIX^e siècle, le réseau ferroviaire était plus ou moins parvenu à maturité. Comme l'indiquent les figures 3 à 6, qui sont des reproductions de cartes d'époque, le service était excellent dans le centre du pays, satisfaisant dans les Maritimes et, même s'il était loin d'être suffisant, il augmentait d'année en année dans l'Ouest. Les grands projets de la Confédération étaient terminés, et déjà le public considérait le chemin de fer comme faisant partie intégrante de l'Empire et de la nation. Les rapports entre le gouvernement et les chemins de fer étaient assez bien établis. Les pouvoirs publics contribuaient au développement des chemins de fer, souvent dans des proportions considérables. En même temps, le gouvernement fédéral ou provincial s'abstenait généralement d'être directement propriétaire des compagnies ferroviaires. L'Intercolonial et le chemin de fer de l'Île-du-Prince-Édouard faisaient exception à la règle. Toutefois, le déficit permanent de ces deux compagnies renforça le désir du gouvernement de laisser ce rôle à l'entreprise privée.

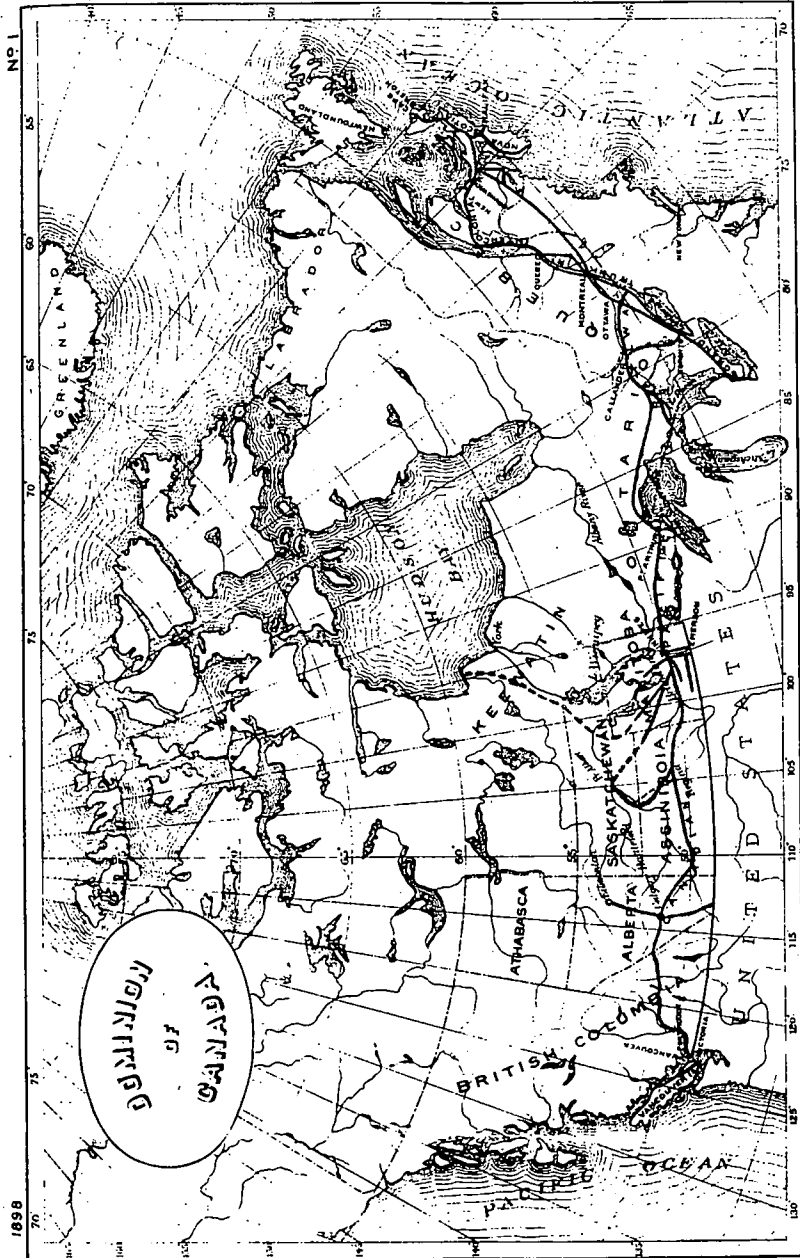
Dans l'ensemble, les concessions de terres et les subventions en espèces n'avaient pas donné de mauvais résultats, malgré de nombreuses faillites et des promesses non tenues en ce qui concerne les concessions de terre. Alors que le Canada entamait la plus grande période d'expansion de son histoire, la phase finale de l'essor des chemins de fer était sur le point de commencer. Cet essor allait entraîner l'abolition de l'ancien programme de subventions et obliger le gouvernement à créer un réseau de chemins de fer d'État.

LA PHASE FINALE DU DÉVELOPPEMENT DES CHEMINS DE FER : 1897-1917

L'Ouest avait la vedette, encore une fois. À compter de 1896, la situation économique internationale s'améliora. Le Canada, surtout l'Ouest, devinrent la destination de choix pour des milliers d'immigrants (voir figure 7). Le prix élevé du blé contribua également à accroître rapidement les exportations. L'afflux de capitaux britanniques vers la région renforça ces tendances. Le «boom» de l'Ouest tant attendu était en cours et il se poursuivit, presque

Figure 3

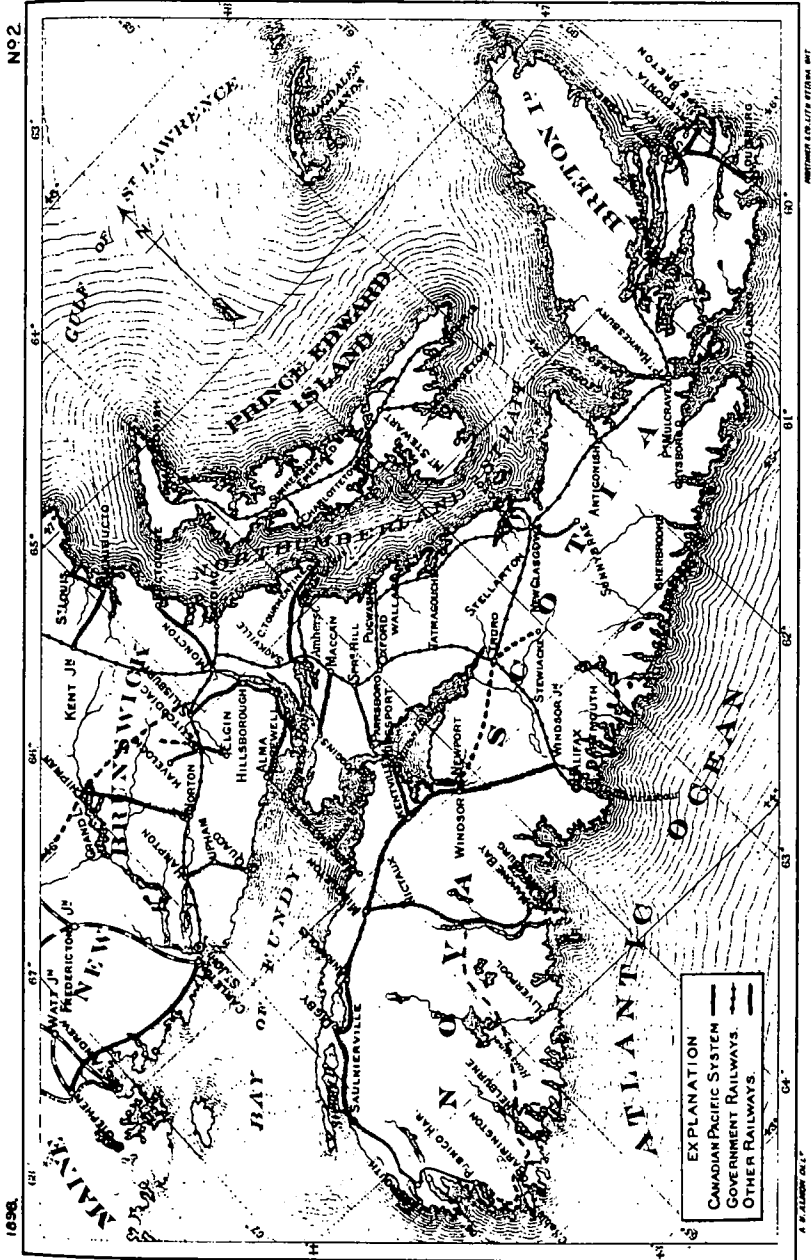
LE RÉSEAU FERROVIAIRE CANADIEN EN 1896



Source : Carte reproduite du *Annual Report of the Department of Railways and Canals*, July 1, 1897 to June 30, 1898, Ottawa, Imprimeur de la reine, 1899.

Figure 4

LE RÉSEAU FERROVIAIRE CANADIEN EN 1896 : NOUVELLE-ÉCOSSE ET NOUVEAU-BRUNSWICK

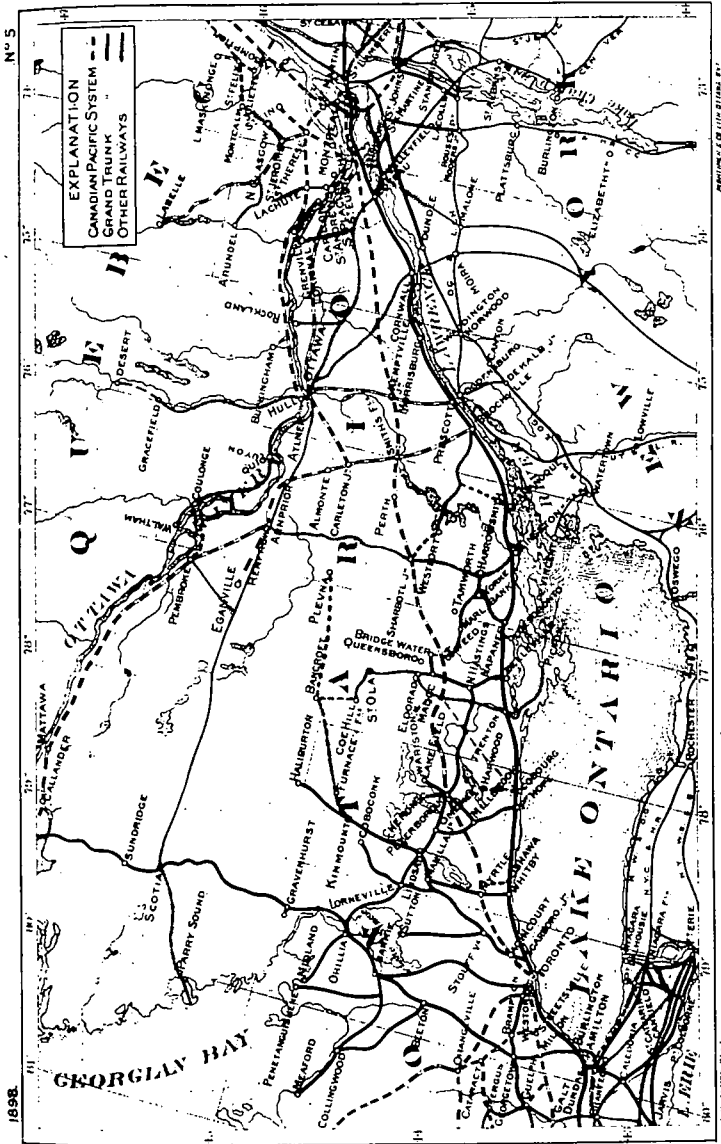


Source : Carte reproduite du *Annual Report of the Department of Railways and Canals*, July 1, 1897 to June 30, 1898, Ottawa, Imprimeur de la reine, 1899.

Figure 5

LE RÉSEAU FERROVIAIRE CANADIEN EN 1896

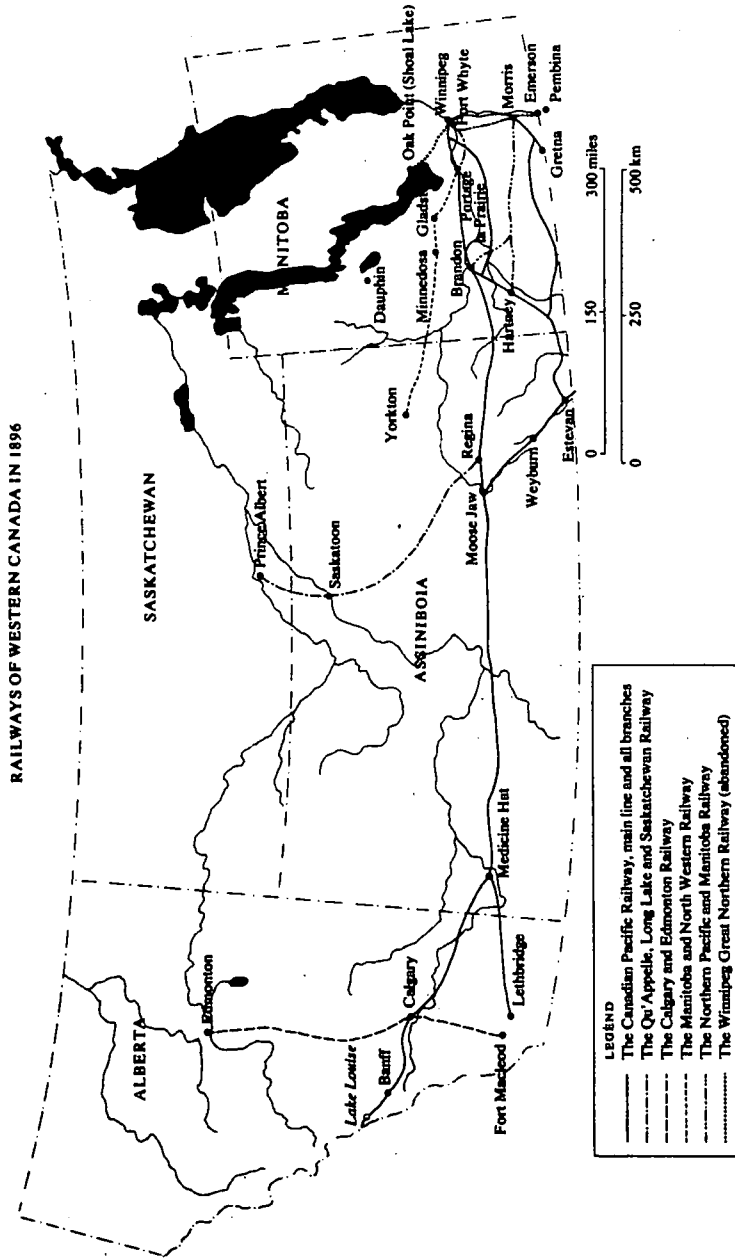
LE CENTRE DU RÉSEAU FERROVIAIRE CANADIEN, MONTRÉAL-HAMILTON



Source : Carte reproduite du *Annual Report of the Department of Railways and Canals*, July 1, 1897 to June 30, 1898, Ottawa, Imprimeur de la reine, 1899.

Figure 6

LE RÉSEAU FERROVIAIRE CANADIEN EN 1896 : LES CHEMINS DE FER DES PRAIRIES



Source : Carte reproduite d'après T.D. Regehr, *The Canadian Northern Railway, Pioneer Road of the Northern Prairies*, Toronto, Macmillan, 1976, p. 22.

sans interruption, pendant près de 15 ans. Dans les années 1880, il semblait insensé et téméraire de parler d'un chemin de fer transcontinental, mais on pouvait maintenant parler de deux ou même trois lignes ferroviaires. La stabilité relative du réseau allait bientôt être ébranlée quand le Dominion entama la troisième et dernière phase de l'expansion des chemins de fer.

Les intérêts de l'Ouest et de l'Est avaient de bonnes raisons de réclamer l'expansion des chemins de fer. Après avoir subi le monopole du CP, pendant 20 ans, de nombreux habitants de l'Ouest étaient très mécontents des tarifs-marchandises élevés et de la réticence du Canadien Pacifique à élargir son réseau d'embranchements. Deux entrepreneurs ferroviaires, William Mackenzie et Donald Mann, répondirent à ce mécontentement et profitèrent de ce que des chartes rentables étaient disponibles en construisant un réseau de plus en plus important de lignes locales autour de Winnipeg, dans les années 1890⁸³. Au début du siècle, ils étaient devenus plus ambitieux et se préparaient à étendre leur ligne, connue désormais sous le nom de *Northern Railway*, vers l'Est, jusqu'à la tête des Lacs. Il était même question de la prolonger vers l'Ouest, en direction des Rocheuses. Pour les agriculteurs des Prairies, qui étaient à la merci du CP, cette concurrence était la bienvenue et ils incitèrent leur assemblée législative à la compagnie à donner suite à ce projet.

Dans l'Est, l'expansion des chemins de fer chercha non pas à régler le mécontentement régional, mais plutôt à compenser les erreurs du passé. Le *Grand Trunk* avait refusé, dans les années 1870, de construire une ligne transcontinentale entièrement canadienne et s'était donc trouvé relégué à l'arrière-plan quand le CP devint l'un des plus célèbres chemins de fer au monde et fut même rentable. Non seulement le *Grand Trunk* rata l'occasion de devenir transcontinental, mais au cours des années, depuis l'achèvement du Canadien Pacifique, il avait été obligé de livrer une concurrence souvent féroce, dans l'Est, à son nouveau rival. Maintenant que le marché des Prairies semblait, pour la première fois, capable d'absorber un deuxième transcontinental, le *Grand Trunk* était bien déterminé à ne pas rater le coche une nouvelle fois.

Les deux chemins de fer procédèrent de la façon habituelle en se tournant vers le gouvernement pour obtenir de l'aide. Comme c'est souvent le cas, les modalités des subventions accordées sont extrêmement complexes et présentent peu d'intérêt ici. L'important est que la politique, l'entêtement et



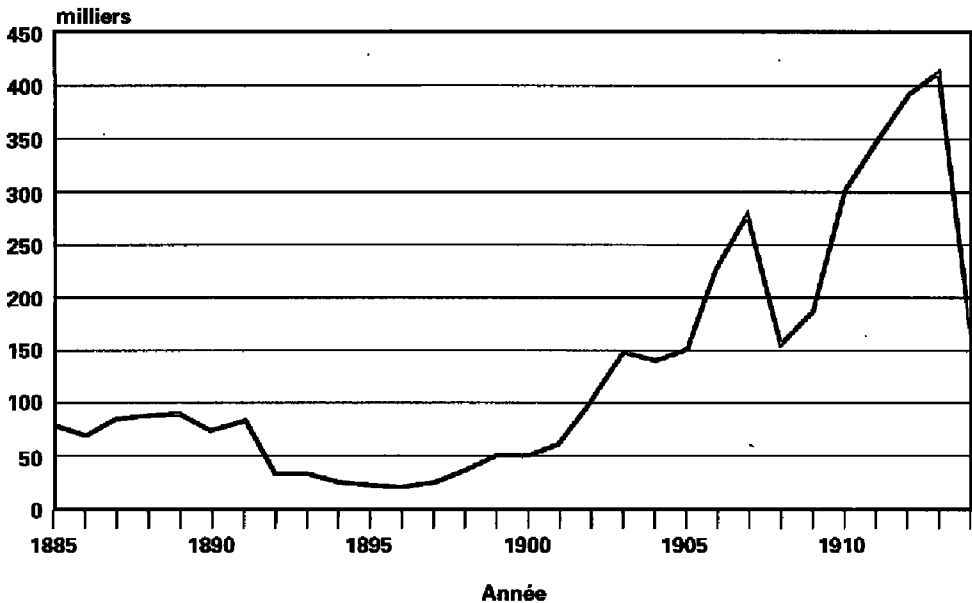
un excès d'optimisme conduisirent le Canada à se doter de deux nouvelles lignes transcontinentales au lieu de choisir entre les deux concurrents. Au départ, le *Grand Trunk* et sa nouvelle filiale, le *Grand Trunk Pacific* était l'enfant chéri du premier ministre libéral, Wilfrid Laurier. Il bénéficia d'importantes subventions et le gouvernement accepta même de construire le tronçon le moins rentable de la ligne (au nord des Grands Lacs) et de le céder ensuite au chemin de fer. Le *Northern Railway* refusa toutefois de céder et il se servit de l'influence considérable qu'il possédait dans l'Ouest pour rallier des appuis locaux, y compris des subventions et garanties importantes des assemblées législatives provinciales. Puis, quand le Parti conservateur de Robert Borden accéda au pouvoir en 1911, le *Northern* put profiter des largesses fédérales au même titre que le *Grand Trunk*⁸⁴.

Au cours des années qui suivirent, les deux compagnies entreprirent la construction de voies ferrées à travers les Prairies, en suivant la vieille route de Yellowhead. En 1907, elles avaient atteint Edmonton et elles étaient, toutes deux, bien déterminées à étendre, jusqu'à la côte ouest, des voies qui étaient, à bien des endroits, posées pratiquement l'une à côté de l'autre. La prodigalité du gouvernement, un excès d'optimisme et l'ego des compagnies se traduisirent par une expansion phénoménale du réseau ferroviaire, l'une des plus spectaculaires de toute l'histoire. Dans les Prairies, la longueur des voies avait triplé, passant à 11 000 milles (17 700 km), à la veille de la Première Guerre mondiale. Dans l'ensemble, en 1915, comme Michael Bliss l'a souligné, le Canada possédait «plus de chemins de fer par habitant que n'importe quel pays au monde»⁸⁵.

La construction de ces chemins de fer avait coûté extrêmement cher aux contribuables canadiens. Par fierté et pour soigner leurs relations publiques, les compagnies ferroviaires avaient cherché à captiver l'imagination du public, comme le CP l'avait fait. Le *Northern Railway* était le mieux placé pour le faire. Il se présentait, à juste titre, comme la compagnie qui allait enfin soustraire les Prairies au monopole du CP. Il s'agissait du «propre chemin de fer de l'Ouest» qui allait obliger le CP à offrir des tarifs plus concurrentiels⁸⁶. Cette conviction contribua largement aux appuis politiques que le *Northern* gagna au cours de son expansion rapide et au soutien financier considérable qu'il obtint des provinces de l'Ouest comme le Manitoba. Si le Canadien Pacifique avait exploité l'idéal de l'unité nationale, le *Northern* avait exploité le mécontentement régional.

Figure 7

ARRIVÉES D'IMMIGRANTS AU CANADA PAR ANNÉE, 1885-1914



Source : Statistique Canada, *Statistiques historiques du Canada*, deuxième édition, F.H. Leacy (Édit.), 1983, séries A350.

Le *Grand Trunk* et le *Grand Trunk Pacific* eurent plus de difficulté à se prévaloir de la mystique des chemins de fer. Ils avaient la réputation d'offrir un bon service dans l'Est, mais ils étaient inconnus dans l'Ouest et les conditions avantageuses qu'ils avaient obtenues du gouvernement Laurier pour concurrencer le *Northern* ne leur valurent pas la sympathie des Canadiens de l'Ouest. Les dirigeants de la compagnie imitèrent le CP en finançant un livre vantant les vertus du projet. Son auteur examinait l'iconographie liée au *Northern* et au Canadien Pacifique et compensait par de beaux discours l'absence de traditions historiques. Le *Grand Trunk Pacific* s'en prenait au CP qui «exerçait son pouvoir de façon autoritaire». Une fois achevé, «l'agriculteur ne serait plus à la merci d'une compagnie tentaculaire». Ceux qui allaient accomplir une telle oeuvre seraient évidemment des héros :

Lorsque l'épopée du chemin de fer sera écrite, les hommes à l'origine de la création de la ligne transcontinentale en seront les héros. . . Ils n'étaient pas très communicatifs. Ils avaient dû affronter si souvent les épreuves, les privations, les dangers et les grands moments

d'enthousiasme qui avaient fait partie de leur vie quotidienne qu'ils leur semblaient maintenant insignifiants avec le recul. Mais quand, assis avec eux autour d'un feu ronflant dans leur campement isolé au milieu de la nature sauvage je cherchais à en savoir plus long en les ramenant à l'époque où ils parcouraient la forêt à la recherche de pentes de 0,4 pour cent, les souvenirs commencèrent à leur revenir en mémoire. Et quelles histoires passionnantes ils avaient à raconter!⁸⁷

Malgré l'enthousiasme de cet auteur, cette épopée ne fut jamais écrite. Même s'il était extrêmement bien construit, le chemin de fer du *Grand Trunk* ne put jamais entrer dans la légende. Même le *Northern* auquel les Canadiens de l'Ouest avaient accordé leur appui, au départ, vit son image se ternir au bout de quelques années. En effet, ces deux chemins de fer évoquaient dans l'esprit du public non pas la grande aventure de leur construction ou même l'ouverture de nouvelles régions, mais les débours énormes qu'ils représentaient. En fait, ils contribuèrent à modifier totalement l'image des chemins de fer canadiens, en général. Avant la construction des nouvelles lignes transcontinentales, le public voyait toujours les chemins de fer comme un symbole de progrès et de triomphe technologique, comme à l'époque victorienne. On considérait que l'avenir du pays dépendait de la construction et de l'expansion des chemins de fer. Même les gens de l'Ouest qui se méfiaient du CP ne cessaient de réclamer de nouveaux embranchements. Après l'entrée en service des nouvelles lignes transcontinentales, l'opinion publique bascula. Le coût des chemins de fer se mit à compter autant que leurs résultats. À cause des excès du début du XX^e siècle, l'attitude du public et des politiciens vis-à-vis de l'expansion des chemins de fer était beaucoup plus prudente et même négative.

Ce qui s'est passé dans l'intervalle est extrêmement complexe. Le *Grand Trunk* et le *Northern* furent le résultat de tout un ensemble de concessions de terre, d'ententes conclues avec le gouvernement fédéral et les provinces, de prêts bancaires, d'émissions d'actions et de sociétés de portefeuille. Les faits qui se dégagent de tout ce méli-mélo sont néanmoins assez simples. Premièrement, les compagnies ferroviaires et le gouvernement surestimèrent la capacité du pays à financer une nouvelle ligne transcontinentale extrêmement coûteuse. En tout cas, ils surestimèrent sa capacité à financer deux de ces lignes. Deuxièmement, le gouvernement se retrouva dans le même genre de situation que pour les canaux, trois quarts de siècle avant. Ses prêts, ses subventions et surtout, ses garanties de prêts en firent l'otage des

chemins de fer. Même avant la Première Guerre mondiale, par exemple, le gouvernement fédéral avait fait l'acquisition d'actions du *Northern Railway* d'une valeur de 40 millions de dollars, ce qui ne représentait qu'une fraction du montant qu'il avait prêté. Il ne pouvait tout simplement pas laisser les chemins de fer faire faillite. C'était d'autant plus vrai qu'au moins une province (le Manitoba) et une banque (la Banque de Commerce) s'étaient tellement engagées vis-à-vis des chemins de fer que la faillite de ces derniers aurait entraîné presque immédiatement la leur. Troisièmement, cet excès de dépenses s'accrut énormément lors de la Première Guerre mondiale. L'économie de guerre fit grimper rapidement les prix. Le coût des fournitures, des locomotives et de la main-d'oeuvre augmenta. En même temps, la source traditionnelle de capitaux étrangers, le marché monétaire de Londres, se tarit à cause des exigences de la guerre. En 1915, le *Northern* fit faillite. Le *Grand Trunk Pacific* semblait voué au même sort⁸⁸.

Le gouvernement chercha à remédier à cette pagaille en instituant une commission royale d'enquête⁸⁹. La Commission Drayton-Acworth était divisée sur le plan idéologique. L'une des deux factions espérait qu'une fusion des deux compagnies ferroviaires permettrait au réseau de continuer à être exploité par des intérêts privés. L'autre et finalement, le gouvernement également, considérait que cela manquait de réalisme. Le fait est que la majeure partie du financement des chemins de fer, qui représentait un quart de milliard, venait du gouvernement⁹⁰. Pour placer ce chiffre dans sa propre perspective, les revenus totaux du gouvernement canadien, à la veille de la guerre, n'étaient que de 169 millions. Au niveau provincial, la Colombie-Britannique avait garanti la dette du *Northern* à raison de 40 millions de dollars et le Manitoba, à raison de 25 millions. Les revenus annuels des deux provinces étaient respectivement de 10,2 et 4,1 millions (chiffres de 1913)⁹¹. On n'avait donc pas vraiment le choix. Le gouvernement fédéral décida, en 1917, de nationaliser les deux compagnies ferroviaires.

La nationalisation fut presque aussi complexe que les modalités de financement qui la rendirent nécessaire. C'est seulement en 1923 que les chemins de fer gouvernementaux, soit le chemin de fer de l'Île-du-Prince-Édouard, l'Intercolonial, le *Grand Trunk* et le *Grand Trunk Pacific*, le *Northern* et des compagnies plus petites furent fusionnés pour constituer le Chemin de fer national du Canada (CN)⁹². Le gouvernement canadien, qui s'était refusé pendant si longtemps à posséder une grande partie du réseau ferroviaire, était désormais propriétaire de près de 22 000 milles (35 400 km) de voies et

d'une énorme société qui employait près de 100 000 personnes, d'un océan à l'autre. Il avait également assumé une dette considérable qu'il porta au bilan de la nouvelle compagnie ferroviaire, ce qui fut très controversé. Le CN commença donc son existence avec une dette à long terme de près de 2 milliards de dollars! Les déficits étaient donc inévitables et ils furent un dur rappel à la réalité de sa naissance. «Le Canadien National a vu le jour à une époque où l'opinion publique était plus critique que sentimentale, plus consciente du fardeau à assumer que des ambitions que l'on réalisait; plus prête à blâmer les anciennes compagnies ferroviaires de leurs erreurs que fière de leurs réalisations»⁹³. Le réseau ferroviaire canadien était complet, à toutes fins utiles.

4. LA DOMINATION DU CHEMIN DE FER ET L'AVÈNEMENT DE L'AUTOMOBILE : 1900-1945

Maintenant que le réseau ferroviaire était en place, qu'offrait-il sur le plan du transport des voyageurs? Dans quelle mesure faisait-il partie de la vie quotidienne des Canadiens? En général, le réseau ferroviaire qui avait été étendu à l'excès du point de vue financier, permettait au public d'accéder facilement à la plupart des régions colonisées du pays. Dans les villes et les métropoles, les modes de transport en commun conduisaient généralement à la gare construite de brique ou de pierre. Dans les grandes villes, les tramways circulaient de façon régulière le long des principaux axes de circulation. Le voyageur pouvait donc quitter sa maison à Toronto, Montréal ou ailleurs, et monter, au coin de la rue, dans un tramway qui l'emmenait jusqu'à la gare de chemin de fer. De nombreux voyageurs prenaient leur cheval et leur calèche ou parfois, un nouveau véhicule, l'automobile. Bien entendu, à l'extérieur des villes, il n'y avait pas de transport en commun.

Toutefois, en ville comme à la campagne, le lieu de destination était la gare de chemin de fer. En effet, c'est là que se faisait la liaison avec le monde extérieur. À l'époque où il n'y avait pas encore de concurrence, la gare jouait le rôle que jouent actuellement l'aérogare, la gare d'autobus et, bien entendu, la gare de chemin de fer. Comme le révèle l'architecture de la gare Union, à Toronto (achevée en 1927), les gares étaient luxueuses et reflétaient la puissance et la domination des chemins de fer sur le réseau de transport du pays. Comme le disait un slogan de l'époque, les gares étaient «le carrefour du commerce».

Ce n'était pas un simple slogan. Les grandes gares étaient au centre des voyages d'affaires et des autres déplacements. Des dizaines de trains y prenaient le départ chaque jour.

Une fois à la gare, le voyageur avait accès au continent tout entier. Des itinéraires complexes suivant des lignes différentes et empruntant des chemins de fer différents créaient un vaste choix de routes, de destinations et de niveaux de confort. En fait, la complexité et la variété que les horaires présentaient au début du siècle contrastent énormément avec l'atrophie actuelle du service ferroviaire voyageurs en Amérique du Nord. Une autre caractéristique frappante que le nationalisme fait parfois oublier était le grand nombre de liaisons avec les États-Unis. Le Canadien Pacifique et le *Grand Trunk* desservaient régulièrement tous les grands centres du Nord des États-Unis. Pour les villes plus éloignées, ils offraient des correspondances et des liaisons par l'intermédiaire des lignes américaines⁹⁴.

Le voyageur qui faisait un long trajet avait également le choix entre divers types de services pour dormir dans le train. La voiture-lit Pullman, construite aux États-Unis, était couramment répandue. Le Canadien Pacifique se vanta même d'avoir amélioré le Pullman et d'offrir un confort supérieur à celui de toutes les lignes américaines. Le wagon-couchettes était également disponible dans plusieurs classes. La première classe était un service de luxe destiné aux riches, qu'ils voyagent pour des raisons personnelles ou pour affaires. La classe touristique était moins luxueuse, mais ne coûtait qu'environ la moitié du tarif de première classe. Il y avait aussi le wagon destiné aux colons, mais le voyageur interurbain moyen avait rarement l'occasion de l'utiliser ou même de le voir⁹⁵. Il était spécialement conçu pour les trains spéciaux d'immigrants qui avaient joué un rôle si important avant la Première Guerre mondiale.

Également, bien avant les années 1920, les wagons-restaurants étaient devenus très répandus. Avant cette période, les chemins de fer prévoyaient des arrêts en gare de façon à ce que les voyageurs puissent y manger, un peu comme le font actuellement les lignes d'autocars. Certains des premiers hôtels aménagés par le CP dans les Rocheuses, tels que le *Mount Stephen House*, étaient en fait des gares. Les horaires ne laissaient pas aux gens beaucoup de temps pour déjeuner. Des arrêts de 20 minutes à une demi-heure étaient jugés suffisants⁹⁶. Des horaires aussi serrés étaient peu commodes pour les voyageurs et entraînaient à coup sûr des retards pour le personnel. Toutefois, au XX^e siècle, le luxueux wagon-restaurant devint

un service indispensable aux yeux des voyageurs de première classe. Ces wagons étaient rarement rentables, mais il s'agissait d'un service indispensable pour que les chemins de fer puissent soutenir la concurrence. Par conséquent, ce service était offert normalement sur les longs trajets et les lignes principales.

Le train n'était pas vraiment le seul moyen de transport. Sur les Grands Lacs et le long de la côte de la Colombie-Britannique, les voyageurs pouvaient se déplacer dans des bateaux à vapeur dont la plupart appartenaient au CP et dont les horaires étaient coordonnés avec ceux du train⁹⁷. Pour leurs autres déplacements les gens circulaient simplement à dos de cheval, en voiture à cheval ou en automobile. L'importance de ces voyages est impossible à mesurer, mais il s'agissait sans doute d'un mode de transport très secondaire pour les longs parcours. Quoi qu'il en soit, rien ne pouvait concurrencer le train, qui dominait entièrement le trafic de banlieue et le transport à longue distance. En 1920, chaque Canadien, homme, femme ou enfant, fit en moyenne six voyages en train au cours de l'année⁹⁸. Cinquante ans plus tard, ce chiffre était inférieur à un et le coût relatif du billet de train avait diminué dans l'intervalle. Entre le début du siècle et la crise de 1929, les gens qui voyageaient pour affaires ou à des fins personnelles prenaient presque toujours le train pour se rendre d'une ville à une autre.

Toutefois, les chemins de fer durent élaborer de nouvelles stratégies pour maintenir leur domination après la guerre. Comme nous l'avons déjà vu, avant la Première Guerre mondiale, il y avait deux grandes catégories de voyageurs : le banlieusard (surtout dans l'est du pays) et l'immigrant. Le train faisait partie du rythme de la vie, mais c'était également le moyen de se livrer à d'autres activités comme la colonisation, le commerce ou les visites à des amis ou parents. Dans les années 1920, on commença à s'inquiéter de plus en plus de l'avenir du trafic de ces deux catégories. Les préoccupations portaient surtout sur la fin apparente de l'immigration massive vers le Canada. Avant la Première Guerre mondiale, l'immigration avait atteint des niveaux records et représentait, en moyenne, plus de 250 000 personnes par an. Naturellement, la guerre ralentit précipitamment cette tendance : l'immigration tomba à 36 000 personnes en 1915. Mais surtout, la reprise qui suivit la guerre fut incomplète. L'époque où l'Ouest était le lieu de destination favori des immigrants était révolue. Cette vaste région agricole du pays était déjà prise. Comme, d'autre part, les conditions d'acceptation des immigrants devinrent plus strictes, l'immigration diminua de moitié dans les années 1920 par rapport à la période précédant la guerre.

Comme une forte proportion des immigrants restaient dans les régions urbaines de l'Est, ils ne pouvaient plus alimenter comme par le passé le trafic-voyageurs des chemins de fer⁹⁹. Si les immigrants n'arrivaient plus en aussi grand nombre, les compagnies ferroviaires espéraient toutefois que les touristes le feraient. Dans les années 1920, elles déployèrent de gros efforts pour attirer la clientèle touristique.

Le tourisme n'était pas une nouveauté pour les chemins de fer. Depuis l e début, le Canadien Pacifique s'était efforcé d'attirer des touristes dans l'Ouest. Ses agents de Londres et des États-Unis s'intéressaient surtout aux immigrants, mais ils distribuaient également des brochures publicitaires vantant la splendeur des paysages et le confort des trains¹⁰⁰. William Van Horne lui-même aimait composer des slogans publicitaires, même s'ils étaient davantage remarqués pour leur caractère inhabituel que pour leur pouvoir de persuasion. Les compagnies ferroviaires offraient également des voyages gratuits ou d'autres avantages aux voyageurs bien nantis qui comptaient publier leurs récits de voyage.

Depuis le début, les compagnies ferroviaires avaient essayé de vendre aux touristes plus qu'un simple billet de chemin de fer. Tout comme la vente de terres attirait les immigrants, un forfait-voyage pouvait attirer les touristes. En 1886, un an après la création du CP, le train s'arrêtait à trois restaurants, dans les montagnes¹⁰¹. L'année suivante, le gouvernement fédéral créa le Parc national de Banff à l'instigation du CP. Ce dernier s'empressa de construire un hôtel à cet endroit et, en 1888, la première version du *Banff Springs Hotel* ouvrit ses portes. En 1891, cet établissement recevait chaque année plus de 3 000 clients qui arrivaient presque tous par le train. Au cours des décennies qui suivirent, le réseau fut amélioré et élargi. Le «Chalet» du lac Louise (1890)¹⁰² et l'Hôtel Vancouver (1887) complétèrent la chaîne hôtelière du CP et soulignèrent le fait que les activités touristiques de la compagnie gravitaient de plus en plus autour des montagnes. Au début du siècle, les voyageurs payants recevaient un horaire annoté décrivant les endroits à visiter, plusieurs hôtels de luxe auxquels s'arrêter et les excursions qu'ils pouvaient faire en route. La compagnie disposait également de 115 voitures-lits pour la clientèle de luxe, en grande partie touristique¹⁰³.

Tous ces efforts n'étaient pas grand-chose à côté de ceux qui furent déployés dans les années 1920. Les deux compagnies ferroviaires investirent massivement dans le tourisme. Comme le déclara un historien : «La guerre des hôtels et lieux de villégiature qui eu lieu dans les années 1920 ne peut s'expliquer

par des espoirs rationnels de profit»¹⁰⁴. Cela s'explique toutefois du fait que, pour la première fois, deux réseaux ferroviaires transcontinentaux cherchaient à établir leur suprématie. Chacun détestait l'autre et ils étaient dirigés par des gens déterminés et énergiques. En conséquence, ils consacrèrent des millions de dollars à la construction ou à la rénovation d'hôtels qui existent encore aujourd'hui : le Bessborough, à Saskatoon, le Nova Scotian, à Halifax, le Château Frontenac, à Québec et le Château Laurier, à Ottawa. Et à Toronto, le Canadien Pacifique construisit ce qui devait être le plus grand hôtel de l'empire britannique, le Royal York¹⁰⁵. Il coûta 16,5 millions de dollars, soit plus que le revenu annuel de six provinces du pays! Bien entendu, ces hôtels étaient destinés à ceux qui voyageaient pour affaires autant qu'aux touristes. Ils faisaient également partie intégrante de l'image des chemins de fer, une image qui allait être de plus en plus difficile à préserver lorsque la dépression toucha le pays quelques années plus tard.

Malgré toutes ces dépenses, les compagnies ferroviaires continuèrent à centrer leurs efforts sur le tourisme dans les montagnes Rocheuses. Dans les années 1920, les hôtels de Banff et de Lake Louise étaient agrandis et encore plus luxueux. Au Nord, le Canadien National construisit le Jasper Park Lodge (1922). Les voyageurs qui traversaient Banff sur la ligne du CP recevaient un guide détaillé. Non seulement il leur indiquait les endroits à visiter, mais aussi toutes les activités qui leur être offertes dans le cadre de leur voyage. Certaines d'entre elles exigeaient toute une organisation. Par exemple, vous pouviez quitter le train à Banff, rencontrer un guide réservé d'avance, visiter Banff, vous rendre à Lake Louise (dans «un hôtel moderne, à l'épreuve des incendies, pouvant recevoir 700 clients»), passer la nuit là-bas, vous lever le matin pour faire une randonnée motorisée à Emerald Lake puis retourner reprendre le train. Cela coûtait 18,50 \$¹⁰⁶. Il était également possible de faire des excursions dans divers lieux touristiques de la Colombie-Britannique.

Autour des grandes villes du pays, les chemins de fer offraient un autre type de service aux touristes. À compter des années 1890, la croissance de la population urbaine du Canada, surtout en Ontario et au Québec, marqua le départ d'un exode périodique vers la région des chalets. Les chalets privés et lieux de villégiature éparpillés en bordure des lacs Laurentien et Muskoka créèrent un marché lucratif pour le train. Même au début des années 1920, les automobiles étaient encore relativement rares et un voyage

de 100 milles de distance (160 km) était encore considéré comme un long voyage, si bien que le train captait une bonne partie de cette clientèle. Néanmoins, à la fin de la décennie, l'automobile commença à rogner ce marché.

Le tourisme était important non seulement parce qu'il rapportait de l'argent aux chemins de fer, mais également parce qu'il intégrait davantage le train dans la vie des Canadiens. Les premiers voyages à la découverte de l'Ouest avaient cédé la place à une forme de tourisme plus calme, plus répandue et orientée vers la famille. Les grands hôtels des chemins de fer contribuaient au prestige et au romantisme du train. Le chemin de fer fut donc associé aux paysages canadiens et aux activités sociales, qu'il s'agisse de dîner dans les grands hôtels urbains ou de se promener, sac à dos, dans les Rocheuses. Tout cela renforça la conviction que le service ferroviaire voyageurs revêtait beaucoup d'importance pour l'ensemble du pays.

Le tourisme et le développement des voyages d'affaires firent des années 1920 d'assez bonnes années pour les deux grandes compagnies ferroviaires. Les recettes du trafic-marchandises étaient élevées, mais celles du trafic-voyageurs également. En 1920, plus de 50 millions de personnes voyagèrent par chemin de fer, ce qui constituait un niveau record. Pendant toutes les années 1920, il arriva souvent que leur nombre dépasse les 40 millions. De plus, les recettes du trafic-voyageurs par train-mille augmentèrent en termes réels durant toutes les années 1920. Dans l'ensemble, ces recettes constituaient une proportion importante des revenus du CP et du CN. En 1925, par exemple, le CN tira 19 pour cent de ses recettes totales de sa clientèle de voyageurs¹⁰⁷. Par contre, 40 ans plus tard, cette proportion était tombée à 7 pour cent¹⁰⁸.

L'importance de ces recettes se reflétait dans la qualité du service. Les deux grandes compagnies eurent, dans les années 1920, des horaires voyageurs beaucoup plus complets qu'ils ne l'avaient été avant ou qu'ils ne le furent après. Le touriste qui voulait se rendre de Calgary à Vancouver, par exemple, avait le choix entre quatre trains quotidiens¹⁰⁹. À la fin de la décennie, le CN avait inauguré un train qui faisait le trajet Toronto-Montréal en six heures, «le plus rapide au monde sur une telle distance», se vantait-il. Même sur les itinéraires moins fréquentés, le service était très complet et excellent. De nombreux trains s'arrêtaient dans des centaines de localités en se rendant d'une grande ville à l'autre. De plus, même si on n'ouvrit pas de nouvelle grande ligne, dans les années 1920, on continua à construire des embranchements, surtout dans les Prairies. Par conséquent, malgré

certaines fermetures et rationalisations résultant de la faillite du *Grand Trunk* et du *Northern*, la longueur des voies ferrées du Canada augmenta d'environ 3 000 milles (4 800 km) au cours de la décennie¹¹⁰. À ce moment-là, la plupart des localités grandes et petites du pays, à part le Nord, avaient accès à un chemin de fer. À la fin de la décennie, le train restait le mode de transport courant et faisait partie de la vie quotidienne et des événements importants de la vie des Canadiens. Les chemins de fer restaient le roi du transport des voyageurs et ces derniers demeuraient importants pour eux.

L'AVÈNEMENT DE L'AUTOMOBILE ET SES CONSÉQUENCES : 1900-1929

Pendant que le chemin de fer parvenait à maturité se développait une nouvelle technologie qui allait ébranler sa domination. Au cours des 30 premières années du siècle, l'automobile allait révolutionner la vie des Canadiens. Le gouvernement allait de plus en plus détourner son attention du réseau ferroviaire trop développé et trop coûteux au profit des routes. Quant au public, loin d'abandonner le train, il se laissa tenter par la souplesse de l'automobile et l'ambiance plus intime de ce mode de transport. C'est seulement une génération plus tard que l'auto allait l'emporter sur le train pour le transport des voyageurs, mais les changements qui survinrent en l'espace d'une génération furent néanmoins spectaculaires.

Au début du siècle, la voiture particulière restait un jouet de luxe réservé à quelques privilégiés. En fait, la première automobile canadienne ne fut construite que l'année suivante. Il n'existait pas de structure juridique, de route ou de programmes financiers gouvernementaux spécialement conçus pour l'automobile. Le permis de conduire n'existait pas. En fait, aucune règle n'existait à part celles que l'on pouvait facilement emprunter aux lois visant les voitures à cheval. Tout cela changea en l'espace d'une génération. Après le tournant du siècle, on vit de plus en plus d'automobiles dans les rues du pays. En 1914, il y avait plus de 50 000 véhicules immatriculés au Canada¹¹¹. Dans les années 1920, l'automobile prit un essor spectaculaire et devint le mode de transport courant de millions de Canadiens. À la fin de la décennie, le Canada se classait au deuxième rang quant au nombre de véhicules à moteur par habitant, avec un chiffre deux fois plus élevé qu'au Royaume-Uni ou en France. Les structures juridiques, culturelles, gouvernementales et fiscales du pays devaient s'adapter à cette nouvelle technologie. En même temps, le réseau routier et la politique routière commencèrent à revêtir leur forme moderne fondamentale. Entre 1900 et la fin des années

1920, l'automobile devint partie intégrante du système de transport au Canada.

On ne doit pas l'automobile à un seul inventeur. En effet, depuis la révolution industrielle, bien des gens avaient tenté de motoriser les voitures. Néanmoins, c'est seulement dans les années 1890 que l'automobile devint vraiment un nouveau véhicule, même si la technologie restait rudimentaire. Peu après le début du siècle, il y eut suffisamment d'automobiles en circulation pour que l'on commence à légiférer à leur endroit. C'était surtout nécessaire aux États-Unis qui étaient rapidement devenus la société la plus motorisée au monde. Dès 1901, l'État de New York adopta des lois et règlements sur la conduite automobile et, en 1905, la plupart des États avaient imposé des limites de vitesse¹¹².

Le Canada ne suivait pas loin derrière. Comme celle des États-Unis, sa population était prospère et avait un revenu disponible important. Les Canadiens avaient également des raisons évidentes de s'intéresser à l'amélioration des transports étant donné la dimension de leur pays. D'autre part, sauf dans quelques régions, la population était clairsemée, ce qui veut dire que les moyens de transport fixes comme le chemin de fer ne pouvaient pas desservir chaque localité. Un véhicule terrestre qui n'avait pas besoin de rails, mais qui pouvait atteindre une vitesse relativement élevée possédait un grand potentiel étant donné la géographie du pays. Par conséquent, sa proximité des États-Unis, sa propre prospérité et son besoin réel d'innovation en matière de transport amenèrent le Canada à emboîter le pas aux Américains.

La première automobile canadienne fut construite en 1901 par la compagnie T.A. Russell. D'autres entreprises et fabricants de voitures novateurs suivirent bientôt le mouvement. Une industrie de l'automobile concurrentielle, mais encore balbutiante ne tarda pas à se développer, surtout en Ontario. L'Ontario était également la province où l'on avait commencé à voir régulièrement des automobiles dans les rues. En 1907, la première année pour laquelle des statistiques ont été compilées sur la possession d'une automobile, plus de 70 pour cent des automobiles du pays se trouvaient en Ontario. En dehors de l'axe Windsor-Montréal et de la région de Vancouver et Victoria, encore très peu de gens possédaient une auto. C'est seulement dans ce corridor qu'il y avait suffisamment de gens à l'aise et aussi de routes acceptables pour que cette tendance se trouve favorisée.

Néanmoins, même à l'époque, le succès de l'automobile avait obligé les pouvoirs publics à réagir. En 1904, l'Ontario exigea l'immatriculation des véhicules et les autres provinces en firent autant dans les années qui suivirent¹¹³. La nouvelle technologie donna également naissance à une nouvelle réglementation routière. L'automobile roulait à haute vitesse par rapport à la voiture à cheval et on craignait donc pour la sécurité du public. En conséquence, les infractions à la réglementation routière et les accidents de la route ne tardèrent pas à poser un problème. Il devint nécessaire d'imposer des limites de vitesse (généralement 15 à 25 milles à l'heure) (24 à 40 km/h), un code de la route et un barème d'amendes et de sanctions. Seule l'Île-du-Prince-Édouard resta sans réglementation. Cette province régla le problème en interdisant purement et simplement les véhicules à moteur. Même lorsqu'elle décida, en 1913, de les autoriser, ce fut avec peu d'enthousiasme. La conduite automobile était interdite le mardi, le vendredi, le samedi et le dimanche. Il n'est peut-être pas étonnant qu'il y ait eu seulement 31 automobiles dans la province au début de la Première Guerre mondiale¹¹⁴.

Pendant que la société s'habitua à cette nouvelle technologie, les fabricants d'automobiles continuèrent à améliorer leurs produits. Des compagnies firent faillite et de nouvelles les remplacèrent. Des géants comme Ford, Buick et Oldsmobile commencèrent à accaparer une plus grosse part du marché. Le cabriolet céda de plus en plus la place à la conduite intérieure, un progrès très pratique compte tenu des hivers canadiens. Les moteurs refroidis à l'air furent remplacés par des moteurs refroidis à l'eau. Les moteurs à vapeur cédèrent la place aux moteurs à essence. La puissance des véhicules augmenta et les modèles de luxe devinrent extrêmement élégants. Les industries connexes se développèrent également de façon considérable. Les pièces devinrent plus facilement disponibles, de même que l'essence et le service.

Mais surtout, on vit arriver sur le marché une automobile relativement bon marché et fiable. En 1905, le prix moyen d'une voiture était d'environ 1 784 \$, ce qui représentait environ 18 mois de salaire pour un col blanc de la classe moyenne¹¹⁵. Puis, Henry Ford révolutionna la production et la conception des automobiles en fabricant le fameux Model-T, en 1908 et c'est là l'un des événements légendaires de l'histoire de l'industrie. Dotée d'un moteur à essence à quatre cylindres et 20 chevaux-vapeur, le Model-T offrait un moyen de transport fiable pour la somme de 850 \$. Au début des années 1920, un million de Model-T furent vendus chaque année en Amérique du

Nord. Les autres fabricants rajustèrent rapidement leur tir faute de quoi ils étaient condamnés à la faillite. Dans les années 1920, plusieurs modèles de voitures, comme la Chevrolet, pouvaient raisonnablement prétendre équivaloir la Model-T sur le plan du prix en offrant une conception et un confort supérieurs. Le Model-T et ses concurrents directs mirent l'automobile à la portée de la classe moyenne¹¹⁶.

Ces innovations accélérèrent le rythme auquel le nombre d'automobiles augmenta au Canada. Comme l'indique le tableau 1, de 1907 à 1911, le nombre de véhicules décupla, passant de 2 130 à 21 519 et ce chiffre avait plus que triplé (69 598) au début de la Première Guerre mondiale. D'autre part, la répartition des automobiles s'était équilibrée davantage dans les diverses régions du pays. L'Ontario possédait alors moins du tiers des véhicules canadiens et même l'Île-du-Prince-Édouard avait assoupli sa position lors de la Première Guerre mondiale. Comme nous l'avons vu ci-dessus, elle possédait 31 véhicules. L'automobile était devenue une institution nationale¹¹⁷.

Tableau 1

NOMBRE D'AUTOMOBILES IMMATRICULÉES DE 1907 À 1929

Année	Nombre	Année	Nombre	Année	Nombre
1907	2 130	1916	123 464	1926	728 005
1908	3 033	1917	197 799	1927	836 794
1909	4 763	1918	275 746	1928	945 672
1910	8 967	1919	341 316	1929	1 070 664
1911	21 519	1920	407 064		
1912	34 136	1921	465 378		
1913	50 558	1923	513 821		
1914	69 598	1924	586 850		
1915	89 944	1925	652 121		

Source : Statistique Canada (anciennement Bureau fédéral de la Statistique), *Annuaire du Canada*, 1933, p. 686.

Mais c'est plus tard qu'on assisterait à une véritable explosion. En 1918, le maire de Hamilton, qui examinait la demande probable après la guerre, lança l'avertissement suivant : «Ce n'est plus l'époque des chemins de fer, mais celle des bonnes routes et de l'automobile. Depuis quelques années, il y a eu un changement radical dans le domaine du transport»¹¹⁸. Malgré la faillite récente du *Grand Trunk* et du *Northern*, les chemins de fer canadiens n'avaient pas encore dit leur dernier mot. Néanmoins, le maire avait su voir



une réalité importante. Après la guerre, l'automobile suscita un engouement général. Même en 1921, quand un grave marasme dévasta de nombreux secteurs de l'économie canadienne, les immatriculations et la production d'automobiles continuèrent d'augmenter! Le maire avait raison. L'époque de l'automobile était arrivée.

James Flink parle de la «culture de l'automobile» dans son étude de l'essor de l'automobile aux États-Unis, pour souligner la forte influence que l'auto a eue sur la vie moderne. Il fait valoir qu'elle a «influencé plus profondément l'histoire américaine du XX^e siècle que toutes les réformes produites par l'ère dite progressiste et le *New Deal*»¹¹⁹. À un certain point, l'automobile imposa suffisamment sa présence pour que la société commence à graviter autour d'elle sur toutes sortes de plans, de l'urbanisme à l'économie, en passant par la publicité. Elle allait entraîner des changements irrémédiables et on peut donc considérer l'avènement de la culture de l'automobile comme la fin véritable du XIX^e siècle, au même titre que la Première Guerre mondiale.

Au Canada, la culture de l'automobile arriva dans les années 1920. Que l'on se base sur la diffusion de la technologie, la production ou l'infrastructure, les années 1920 furent la décennie décisive pour l'automobile au Canada. Le nombre de véhicules immatriculés passa à plus d'un million et le nombre d'habitants par automobile tomba de 30 à 10. Pendant toute la décennie, le nombre d'immatriculations augmenta à un rythme moyen nettement supérieur à 10 pour cent par an. En même temps, le nombre de chevaux diminuait pour la première fois depuis que l'on tenait des statistiques. Il n'allait jamais remonter¹²⁰. Sur le plan de la production, il y eut une série importante de fusions et, au milieu de la décennie, les derniers fabricants canadiens indépendants durent fermer leurs portes¹²¹. C'est également au cours de ces années qu'un grand nombre des techniques modernes de distribution, de commercialisation et de publicité associées à l'automobile firent leur apparition. La culture de l'automobile se traduisit également par la construction d'une meilleure infrastructure. Les clubs automobiles qui avaient été assez improvisés et surtout locaux avant la guerre, furent élargis et mieux organisés. Également, les anomalies dans le code de la route (la conduite à gauche, par ex.) furent éliminées. Seulement un Canadien sur dix était propriétaire d'une voiture, mais l'utilité de ce véhicule, la fascination qu'il exerçait sur le public et par conséquent les exigences auxquelles les gouvernements devaient satisfaire étaient beaucoup plus importantes. La culture de l'automobile était devenue un mode de vie.

L'image moderne de l'auto est ambivalente. Aux images romantiques traditionnelles viennent se superposer le souci de la pollution et du danger. Et c'est vrai depuis le départ. Les conducteurs de voiture à cheval protestèrent contre la peur que le bruit et la vitesse des automobiles causaient à leurs chevaux. En raison de l'absence d'examen de conduite et du caractère dangereux du véhicule, les accidents de la route posèrent rapidement un problème. Étant donné ces opinions très partagées, il est frappant de voir l'effet que l'automobile produisait sur l'imagination des foules, même dans les années 1920. Ce n'était pas seulement un nouvel appareil comme la cuisinière électrique, par exemple, mais une expérience nouvelle et il faut comprendre l'iconographie qui s'y rapporte si l'on veut comprendre la place que l'automobile occupa, au Canada, au XX^e siècle.

Néanmoins, un fait l'emporte sur la mythologie. L'automobile représentait une amélioration par rapport au cheval, du point de vue non seulement personnel, mais aussi social. Une société sans chevaux comme celle qu'évoquait le titre d'un journal automobile américain, était séduisante à bien des égards. Quand l'automobile apparut, elle semblait présenter des avantages sanitaires et sociaux considérables par rapport au cheval. Ce dernier était un animal, ce qui créait des problèmes évidents. À New York, par exemple, on devait, chaque année, débarrasser la ville d'environ 1 250 tonnes (1 130 tonnes) de crottin de cheval. D'autre part, les autorités municipales trouvaient des milliers de chevaux abandonnés ou morts chaque année. Ce crottin et ces carcasses dégageaient une odeur épouvantable et posaient des problèmes sanitaires. De plus, les chevaux tombaient malades et étaient souvent atteints de maladies infectieuses qui menaçaient les autres animaux et causaient des souffrances à la bête malade. Au moins, lorsqu'une automobile tombait en panne, le problème restait purement mécanique. En résumé, l'auto était «plus propre, plus sûre, plus fiable et plus économique que le cheval»¹²².

Néanmoins, l'image de l'automobile ne reposait pas seulement sur les questions aussi basement matérielles que la santé et l'économie. Pratiquement dès le départ, les fervents de l'automobile lui attribuèrent toutes sortes de qualités. Elle ne tarda pas à avoir sa propre mythologie. Cette mythologie pouvait parfois s'exprimer en des termes aussi romantiques et absolus que ceux dont s'étaient servis les premiers promoteurs du chemin de fer. Chevrolet avait pour slogan publicitaire : «What Transportation Means to Civilization» (Le moyen de transport de la civilisation). Le fabricant faisait

valoir que la civilisation était le résultat de l'échange de la pensée individuelle «et que la pensée ne pouvait s'échanger que si l'on disposait de moyens de transport». L'automobile était le meilleur moyen de transport parce qu'au lieu de se limiter aux mouvements de masse ou à des routes fixes, elle pouvait pénétrer partout. Par conséquent, elle était le principal facteur de civilisation de l'époque moderne¹²³. Il s'agissait là d'un thème publicitaire courant, mais cette idée était loin de se limiter à la publicité. W.H. Dandurand, de Montréal, l'un des premiers fervents de l'automobile au Canada, tint des propos très semblables à ceux du philosophe ferroviaire du XIX^e siècle, Thomas Keefer, en décrivant le progrès qu'une route avait apporté à la région située au sud de Montréal : «Les écoles sont bien entretenues, les enfants sont mieux habillés, les petites filles portent maintenant des robes neuves et tous les enfants ont des souliers aux pieds. . . L'année dernière, nous avons remarqué que les pelouses étaient ornées de fleurs et que les gens avaient de vraies pelouses qu'ils entretenaient régulièrement au moyen d'une tondeuse»¹²⁴. Tout cela parce que l'automobile pouvait maintenant traverser facilement la région.

Ces discours emphatiques mettent l'accent sur un thème important de cette époque. Il s'agissait d'une période d'urbanisation rapide. Les gens craignaient que la migration vers les villes nuise aux valeurs morales dont on croyait la campagne dépositaire. L'automobile offrait une solution partielle à ce problème. Les familles rurales seraient moins attirées vers la ville si elles étaient moins isolées. L'automobile permettait de se rendre rapidement de la ferme à la ville. D'un autre côté, ceux qui étaient déjà allés s'installer en ville, pouvaient au moins échapper à l'oppression du béton et de la brique en s'évadant vers la campagne. Henry Ford résuma la situation en disant : «Nous réglerons le problème urbain en quittant la ville»¹²⁵. Le président de l'Université de Toronto, Robert Falconer, déclara à peu près la même chose en 1915 : «Ne va-t-on pas pouvoir inciter les gens à quitter la ville pour se rendre à la campagne? Ne pourra-t-on pas remédier à l'engorgement des villes¹²⁶?»

Les slogans utilisés pour séduire les acheteurs et conducteurs éventuels ne reflétaient qu'indirectement ces valeurs sociales. Pour vendre les automobiles, les publicitaires invoquaient le statut social, le bon goût, le raffinement et la culture. Un grand nombre de ces thèmes restent encore utilisés de nos jours. Une réclame publiée en 1929 dans le *Canadian Motorist*, par exemple, dépeignait une femme moderne très élégante se tenant à côté du dernier

modèle de Hupmobile. «Ensemble de sport Regny . . . Voiture Hupmobile» disait l'annonce. Une *Essex Super Six* cherchait à convaincre les acheteurs éventuels qu'ils partageaient les goûts de la plupart de leurs concitoyens en faisant valoir que «notre pays et le monde entier sont convaincus» de la qualité de cette automobile. Une autre réclame, parue cette fois dans une publication américaine, assurait les acheteurs éventuels qu'en songeant à acheter la Liberty 1921, ils faisaient partie de «ceux dont le goût et les moyens les attiraient vers les meilleures choses»¹²⁷. Cela faisait partie de la nouvelle culture publicitaire qui s'était développée depuis le début du siècle. En fait, l'automobile et la publicité moderne grandirent ensemble, chacune renforçant l'influence de l'autre sur le public. Le chic et l'élégance servaient à vendre n'importe quoi, des meubles aux cigarettes. Il y avait également certains aspects de l'automobile dont les publicitaires se servaient, mais qui étaient néanmoins plus près de la véritable mystique de l'automobile.

L'idée centrale était celle de l'indépendance. Il s'agissait de votre véhicule personnel qui pouvait vous emmener là où vous vouliez, quand vous le vouliez. Le thème de l'indépendance fut utilisé dans des dizaines d'annonces publicitaires et d'articles, de toutes sortes de façons. Étonnamment, les femmes étaient très souvent représentées comme le conducteur de l'automobile. Le message véhiculé par ces annonces insistait sur plusieurs choses qui étaient toutes reliées à l'indépendance. Les annonces laissaient entendre qu'il était facile de faire marcher l'automobile et qu'une femme moderne n'avait pas à craindre cette nouvelle technologie. N'importe quelle femme pouvait le faire. Ce n'était pas là un avantage négligeable pour une génération de femmes qui avaient été élevées en ville et qui savaient de moins en moins comment conduire un cheval. Ce message rejoignait également l'homme de la ville qui, même s'il était moins prêt à l'admettre, était lui-même moins habile que ses aïeux à conduire des chevaux. «C'est une voiture d'homme, mais c'est aussi une voiture de femme en ce sens qu'elle est facile à conduire» déclarait une publicité Overland au début des années 1920¹²⁸. L'image de la conductrice reliait également l'automobile à la modernité des années 1920. L'époque victorienne était révolue. Une femme qui disposait d'une automobile n'était pas dépendante d'un homme et était libre d'aller là où elle voulait. De plus, l'automobile était tellement pratique qu'elle n'était pas pour autant obligée de se soustraire à ses obligations familiales. L'aventure attendait la femme au-delà de sa petite vie familiale et des confins de son foyer. L'automobile lui offrait les moyens de découvrir le monde¹²⁹.

Les réclames insistant sur l'indépendance étaient d'autant plus convaincantes qu'elles reflétaient l'opinion publique. Les premiers articles parus sur l'automobile étaient moins centrés sur les caractéristiques mécaniques et la vitesse du véhicule que les publications actuelles et ils insistaient davantage sur l'aspect romantique et aventureux de voyages en voiture. L'automobile était un véhicule qui libérait l'individu du tracé fixe du chemin de fer et qui lui ouvrait de nouvelles régions du pays. La conduite automobile restait un phénomène nouveau et comme il n'y avait pas encore beaucoup de véhicules sur les routes, l'automobiliste qui sortait de la ville éprouvait le sentiment de se lancer dans une aventure. Il devenait, selon l'expression utilisée dans un article, un «chevalier de la route» qui partait voir tout ce qu'il y avait à voir. En 1929, les voyages jusqu'au bout de la route, au Cap-Breton ou dans les montagnes Rocheuses étaient décrits dans des termes que l'on associe davantage aux excursions sac à dos qu'à la conduite automobile dans les années 1990¹³⁰. L'automobile symbolisait à la fois la liberté d'action, l'indépendance et l'aventure. Une annonce publicitaire de 1929 intitulée «Au-delà des barrières du quotidien» traduisait parfaitement la mentalité de l'époque. Elle représentait une famille en train de pique-niquer dans un cadre sauvage rappelant les paysages peints par le Groupe des Sept. Le père est debout au milieu du tableau, comme s'il surveillait la situation, pendant que l'on dispose sur l'herbe un succulent pique-nique. «Sortez des barrières du quotidien, dit l'annonce, le bonheur vous attend au bout du chemin. . . Notre merveilleuse Chevrolet est le tapis magique qui nous permet de nous évader du train-train quotidien. Ces joies qui nous attendent au détour du chemin ou de l'autre côté de la colline. . . Vous pouvez les découvrir, vous aussi, dans votre Chevrolet»¹³¹.

L'essor et l'expansion du réseau routier canadien fut fonction de la popularité de l'automobile. Les autos ont besoin de routes et les fervents de l'automobile devinrent généralement des fervents de la route. Quand l'auto devint partie intégrante de la culture canadienne, la demande de routes augmenta. La façon dont cette demande se traduisit par des politiques, au cours de la première génération de propriétaires d'automobiles, fut extrêmement importante. En effet, à la fin des années 1920, l'ensemble complexe de groupes de pression, de politiques et de taxes qui modelèrent le réseau routier du pays était en place. Par conséquent, l'infrastructure routière que nous connaissons aujourd'hui existait déjà, du moins sous une forme embryonnaire.

Les citoyens avaient commencé à réclamer de meilleures routes avant l'avènement de l'automobile. À la fin du XIX^e siècle, les cyclistes des villes (un nouvel engouement) et les agriculteurs étaient mécontents de l'état des routes canadiennes. De plus, c'était une époque de réforme et divers groupes de réformistes préconisaient toutes sortes de changements allant de la tempérance à l'amélioration des égouts. Au milieu de ce mouvement réformiste régnait également l'insécurité sociale¹³². Les agriculteurs du centre du pays étaient particulièrement inquiets face à l'avenir étant donné que leurs enfants étaient de plus en plus nombreux à partir vers la ville. L'industrie semblait devoir remplacer l'agriculture comme le principal secteur de l'économie canadienne. Les ruraux constituaient néanmoins un groupe puissant puisqu'ils représentaient 70 pour cent des Canadiens en 1891. Ils étaient déterminés à préserver leur place dans la société. De nouveaux partis politiques virent le jour. Diverses campagnes cherchèrent à apporter aux ruraux les avantages de la ville en espérant atténuer les tentations qu'offrait cette dernière. Au cours des quelques années qui suivirent, l'installation de réseaux téléphoniques ruraux et l'électrification des campagnes allaient devenir les grandes questions de l'heure. L'amélioration des routes s'intégrait bien dans ce programme. Elle devait, en principe, réduire les coûts de transport et, en même temps, améliorer le niveau de vie du fermier. Elle devait également réduire l'isolement de la famille agricole et, du même coup, la force d'attraction de la ville.

Toutefois, à côté de l'appui massif qu'obtenaient des mouvements comme la ligue de tempérance, la petite réunion qui eut lieu au *Canadian Institute*, à Toronto, le 9 février 1894, n'eut pas beaucoup de succès. Andrew Pattullo, du comté d'Oxford, ouvrit la séance en disant : «Les participants ne seront pas très nombreux ce matin» et il s'excusa pour l'absence de personnalités politiques importantes. C'est dans cette atmosphère peu propice que fut constituée l'*Ontario Good Roads Association* dont la fondation marque sans doute aussi bien que n'importe quelle autre date un tournant décisif pour le réseau routier canadien¹³³. Malgré les remarques négatives de Pattullo, le mouvement ontarien en faveur de l'amélioration du réseau routier ne passa pas inaperçu. Des ministres et hauts fonctionnaires du gouvernement participèrent régulièrement à ces réunions. D'autres associations semblables ne tardèrent pas à faire leur apparition dans d'autres provinces. En 1914, F.H. Dandurand, de Montréal, avait réussi à constituer une Association canadienne des bonnes routes. En 1917, cette association reçut une charte du Parlement fédéral¹³⁴.

Le mouvement en faveur de bonnes routes avait été lancé par les agriculteurs. Au départ, ce sont les associations agricoles et les ministres de l'Agriculture qui s'y étaient intéressés le plus. Toutefois, c'est l'avènement de la culture de l'automobile qui fit de ce mouvement une cause nationale. De plus, même s'il résultait, dans une large mesure, du réformisme de l'époque, ce mouvement était unique en ce sens qu'il amalgamait la politique et la science. Ces assemblées annuelles tenaient à la fois des discussions techniques sur la construction de routes et les véhicules à moteur et du ralliement politique visant à faire prendre conscience au gouvernement et au public de la nécessité d'améliorer le réseau routier. Ces associations devinrent également des forces politiques importantes. Depuis le départ, elles retinrent l'attention des gouvernements provinciaux. En 1915 (la première année où les procès-verbaux furent publiés) une réunion fédérale-Ontario qui eut lieu à Toronto révéla que l'élite de la société avait reconnu la nécessité d'avoir de bonnes routes. Le maire, le président de l'Université de Toronto, des fonctionnaires provinciaux et des ministres y participaient. C'est donc sans exagérer que le ministre des Travaux publics de l'Ontario, déclara, en guise de conclusion, que : «Vous avez établi les fondements d'un meilleur réseau routier en créant une opinion publique» sur la question des routes si bien que le principe n'est plus contesté. Il s'agit plutôt «de trouver des moyens de faire face aux diverses situations»¹³⁵.

En 1915, l'automobile n'était pas encore un moyen de transport de masse. Après la Première Guerre mondiale, elle établit son empire, ainsi que l'Association canadienne pour de bonnes routes. En 1920, l'Association tint son assemblée annuelle à Winnipeg et c'était la première fois qu'elle avait lieu dans une région périphérique. Pendant toutes les années 1920, les journaux en firent souvent mention et l'ancien organisme de la région du centre prit, de plus en plus, un caractère national. En 1925, le Gouverneur général, Lord Byng, assista à son banquet annuel et des personnalités nationales et provinciales se vantèrent de faire partie de l'Association. L'attrait qu'exerçait ce mouvement reflétait à la fois l'opinion publique et le prestige que possédait une association qui exerçait des pressions en faveur de l'amélioration scientifique du réseau routier canadien¹³⁶.

Parallèlement au mouvement pour l'amélioration des routes se développaient des associations provinciales d'automobilistes qui allaient finalement se regrouper au sein de la *Canadian Motor League*. On vit bientôt se constituer un réseau d'associations de clubs automobiles locaux, qui n'étaient

pas réservées à une élite et qui, selon le modèle américain, visaient plutôt à promouvoir et soutenir «l'automobilité». Le développement de ces associations variait énormément d'une province à l'autre. Lors de la Première Guerre mondiale, l'*Ontario Motor League* était un organisme bien établi ayant des liens avec l'*Ontario Good Roads Movement* et le gouvernement. Dans d'autres provinces, il fallut attendre longtemps encore avant d'avoir une association provinciale. Par exemple, ce n'est qu'en 1926 que l'*Alberta Automobile Association* vit le jour à la suite de la fusion de clubs locaux¹³⁷.

Comme les associations pour l'amélioration des routes, les associations d'automobilistes devinrent des groupes de pression. Dès 1915, l'*Ontario Motor League* servit d'intermédiaire pour la conclusion d'une entente d'immatriculation réciproque entre l'Ontario et l'État de New York. Jusque-là, les conducteurs devaient acheter une plaque minéralogique de New York pour pouvoir traverser la frontière¹³⁸. La réciprocité interprovinciale et internationale devint rapidement la norme, ce qui eut pour effet d'élargir les horizons des automobilistes et le potentiel de l'industrie touristique. Il y eut d'autres campagnes dont une visait à faire conduire à droite les automobilistes de toutes les provinces du Canada. Avec l'augmentation du nombre d'automobiles, les associations d'automobilistes firent également campagne pour une amélioration de la sécurité routière. Elles collaborèrent aussi avec les associations pour l'amélioration des routes qui avaient pris leur essor dans plusieurs provinces¹³⁹.

Toutefois, l'évolution de ces deux types d'associations présentait certaines différences. Le mouvement pour l'amélioration des routes s'intéressa rapidement à l'aspect technique et aux problèmes de la construction routière autant qu'à la politique gouvernementale. D'autre part, les diverses associations provinciales pour l'amélioration des routes se firent supplanter par l'association nationale dans les années 1920. Les associations d'automobilistes, par contre, avaient toujours été au service de leurs membres. Comme il s'agissait de clubs de conducteurs, en plus d'exercer des pressions sur les pouvoirs publics, ils fournissaient des guides de voyage, des régimes d'assurance, des permis de conduire internationaux et l'affiliation à d'autres clubs¹⁴⁰. Dans l'ensemble, leurs activités n'avaient aucun caractère technique. D'autre part, contrairement aux associations pour l'amélioration des routes, les associations d'automobilistes conservaient un caractère provincial. Même si l'Association canadienne des automobilistes (CAA) fut créée en 1915, elle n'exista que sur papier jusqu'en 1957. Aujourd'hui encore, la

CAA n'a que peu d'importance par rapport à ses puissants homologues provinciaux.

Par conséquent, plusieurs forces s'allièrent pour modeler la politique routière au cours des 30 premières années du XX^e siècle. La principale était la nouvelle technologie de l'automobile. En offrant un moyen de transport pratique et la possibilité d'aventures et de liberté, elle incita les citoyens à réclamer de bonnes routes, comme jamais encore. Toutefois, lorsque cette demande augmenta, il y avait déjà en place une série d'organismes provinciaux, puis une association nationale oeuvrant pour l'amélioration du réseau routier qui était en relation avec l'élite technique et politique de l'époque et qui semblait avoir la faveur de la presse et du public. Puis, parallèlement à l'essor de l'automobile apparut le club automobile qui défendait les intérêts des conducteurs et joignait ses efforts à ceux du mouvement pour l'amélioration des routes, parfois de façon officielle, mais généralement officieusement.

En raison de cette évolution, le gouvernement ne pouvait plus négliger les routes. Avant même que l'automobile ne devienne vraiment une institution, le mouvement pour l'amélioration du réseau routier et les exigences de la société industrielle moderne commencèrent à influencer sur la politique. Au Québec, le gouvernement provincial accorda des subventions aux municipalités pour l'amélioration des routes par l'entremise du ministère de l'Agriculture, en 1897. Au Nouveau-Brunswick où les routes intermunicipales étaient directement sous la responsabilité du gouvernement provincial, la planification et le financement s'améliorèrent. En Ontario, un instructeur provincial pour la construction de routes fut nommé en 1896, mais la mesure la plus importante fut prise en 1901 lorsque l'assemblée législative adopta la *Highway Improvement Act*. Cette loi prévoyait l'octroi de subventions provinciales pour l'exploitation des routes de comté et marquait le point de départ d'une tendance à la centralisation de la construction routière. Au Québec, les lois de 1907, 1911 et 1912 régularisèrent le principe de la participation de la province au financement et à la construction du réseau routier¹⁴¹.

La centralisation était indispensable étant donné que l'automobile rendait les limites territoriales du XIX^e siècle tout à fait périmées. Quand les routes se contentaient d'alimenter les autres modes de transport, il suffisait que les autorités locales en assument la responsabilité et se servent des corvées pour les entretenir. L'avènement de l'automobile obligea à changer la

situation. D'une part, étant donné les distances plus longues que l'on parcourait désormais par voie terrestre, l'encombrement des routes d'une région pouvait venir des résidents de localités situées à plusieurs milles de là. D'autre part, l'importance croissante du réseau routier exigeait une certaine uniformité sur le plan du financement et de la construction. Dès la Première Guerre mondiale, par exemple, la ville de Toronto se rendit compte qu'il ne servait pas à grand-chose d'améliorer ses propres routes si le voyageur devait s'arrêter dès qu'il atteignait les limites de la cité. Par conséquent, elle réussit à convaincre le gouvernement ontarien de créer la *York Highways Commission* pour construire et entretenir des routes dans un rayon de 15 milles (24 km) autour de la ville¹⁴².

D'un bout à l'autre du pays, on se rendit compte que les municipalités n'étaient pas en mesure d'assumer la responsabilité de la politique routière depuis l'avènement de l'automobile. Au cours des décennies qui suivirent, on assista à une tendance à la centralisation des responsabilités en matière de voirie. Lors de la Première Guerre mondiale, la plupart des provinces possédaient un ministère de la Voirie ou une division de leur ministère des Travaux publics qui assumait cette responsabilité. Selon l'ancien système, purement local, toute une série de lois et de politiques qui accordaient des subventions aux autorités gouvernementales locales et faisaient participer directement les provinces à la construction de routes compliquaient énormément les choses. Le gouvernement fédéral intervenait lui aussi. En 1911, le Parti conservateur dirigé par Robert Borden accéda au pouvoir. Borden s'engagea à s'attaquer plus activement aux problèmes modernes que ne l'avait fait son prédécesseur, Wilfrid Laurier. L'une des premières mesures que prit son gouvernement fut le dépôt d'un projet de loi prévoyant des fonds fédéraux pour la construction d'une route transcanadienne. Ce projet de loi fut rejeté par un Sénat hostile, mais à la fin de la Première Guerre mondiale, le gouvernement le présenta de nouveau sous une forme légèrement différente et il fut adopté sous le titre de *Loi des grandes routes du Canada*¹⁴³. La participation du gouvernement fédéral et le rôle de plus en plus important joué par les provinces montrent que la voirie était loin d'être considérée alors comme une question purement locale.

Les nouveaux programmes provinciaux de subvention et de construction de routes étaient extrêmement coûteux. Heureusement, l'automobile qui était à l'origine du problème apporta également la solution. Prenant exemple sur les États-Unis, les provinces commencèrent à imposer des taxes sur les

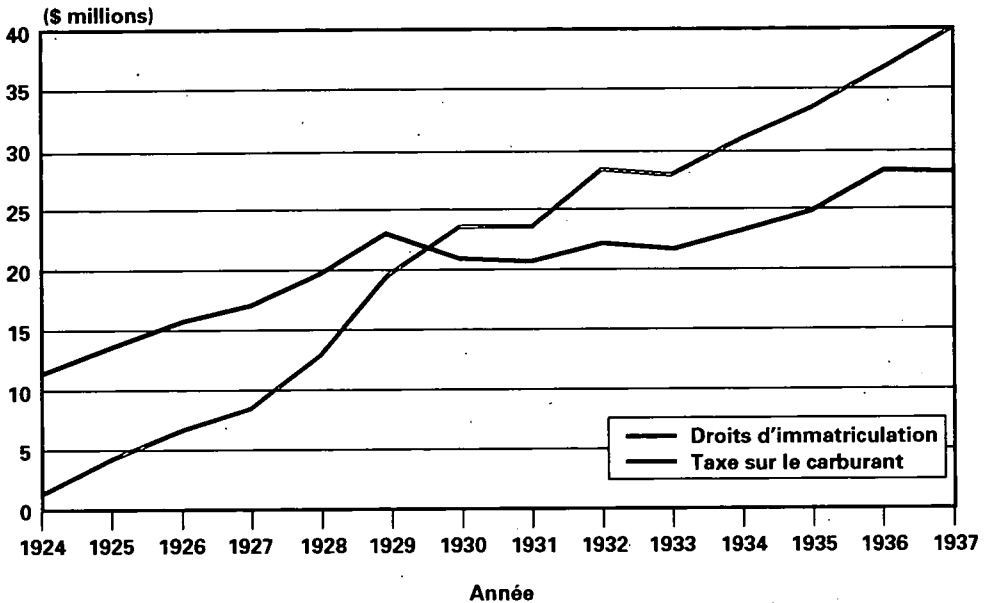
automobiles pour couvrir les dépenses que ces dernières représentaient. L'immatriculation des véhicules à moteur offrit, dès le départ, une source de recettes. L'Ontario institua ce programme en 1903 et immatricula 220 véhicules cette année-là¹⁴⁴. Avant la Première Guerre mondiale, d'autres provinces instaurèrent également des droits d'immatriculation ou de permis.

Néanmoins, les provinces trouvèrent leur source de revenus de loin la plus lucrative en suivant l'exemple de plusieurs États de l'Ouest, peu de temps après la guerre. À compter de 1919, l'Oregon, le Nouveau-Mexique et le Colorado taxèrent le carburant pour recueillir des fonds spécialement consacrés à la construction de routes. En 1925, cette taxe s'était révélée si lucrative que 44 États l'avaient adoptée¹⁴⁵. Les provinces constatèrent vite la chose, ce qui n'a rien d'étonnant. Comme la demande de routes augmentait, elles devaient faire face à des frais sans précédent. La *Loi des grandes routes du Canada* ne faisait qu'accentuer les pressions, car elle prévoyait un cofinancement. Si les provinces voulaient pleinement profiter des largesses du gouvernement fédéral, il fallait qu'elles investissent également de gros montants d'argent dans l'infrastructure routière. La taxe sur le carburant présentait le double avantage d'être lucrative et d'être centrée sur le groupe qui profiterait le plus de la construction de nouvelles routes, soit les automobilistes. En 1922, l'Alberta fut la première province à instaurer cette taxe. À la fin des années 1920, elle était en place dans toutes les provinces¹⁴⁶.

Au départ, la taxe sur le carburant était modeste et ne faisait que compléter les frais d'immatriculation. Il ne fallut pas longtemps aux gouvernements pour découvrir que ce genre de taxe cachée à la consommation était plus payante et plus souple qu'une majoration des frais d'immatriculation ou autres. D'autre part, comme cette taxe était cachée et variait selon l'utilisation faite du véhicule, elle semble avoir été mieux acceptée. Il y eut quelques protestations en Ontario quand la première taxe sur le carburant fut augmentée, en 1925, mais en général, les automobilistes semblent avoir accepté cette taxe assez facilement¹⁴⁷. À la fin des années 1920, à la suite d'une série de hausses de taxes et de l'augmentation du nombre de véhicules en circulation, les recettes de la taxe sur le carburant dépassèrent celles des droits d'immatriculation (voir figure 8). Quelques années plus tard, la taxe sur le carburant représentait environ les trois quarts de toutes les recettes fiscales perçues auprès des usagers¹⁴⁸.

Figure 8

RECETTES PROVINCIALES COMPARATIVES PROVENANT DES TAXES SUR LE CARBURANT ET
DES DROITS D'IMMATRICULATION



Source : Statistique Canada (anciennement Bureau fédéral de la Statistique),
Annuaire du Canada, 1925-1945.

Au milieu des années 1920, quelques principes importants avaient été établis pour la politique routière. Mais surtout, le coût des routes avait été couvert, dans une large mesure, par les nouvelles taxes imposées aux usagers. Le pourcentage exact de ces taxes qui fut consacré à la voirie a varié d'une période à l'autre. Dans les années 1920, même si les chiffres sont imprécis, il semble que le coût du réseau routier ait dépassé les recettes fiscales. Par contre, pendant la crise de 1929, les provinces en manque d'argent dépensèrent moins pour les routes que ces dernières ne leur rapportèrent. Puis, après la Seconde Guerre mondiale, la proportion diminua de nouveau lorsqu'on entreprit de grands programmes d'amélioration de l'infrastructure routière. Toutefois, en général, les recettes fiscales et les dépenses s'équilibraient assez bien à long terme. Cet équilibre était parfois exigé par la législation, mais même dans le cas contraire, c'était une question de politique. Entre les deux guerres, diverses commissions et enquêtes

réaffirmèrent le principe voulant que les taxes imposées aux automobilistes constituent la principale source de financement du réseau routier¹⁴⁹.

Deux autres précédents furent établis dans les années 1920. Premièrement, les routes devaient être publiques. Cela peut sembler évident, mais n'oublions pas que les chemins de fer étaient privés (sauf lorsque leur faillite obligea le gouvernement à les nationaliser) et que les routes à péage étaient extrêmement répandues au XIX^e siècle. Toutefois, dans les années 1920, elles eurent moins de succès et le gouvernement en reprit graduellement possession. En Ontario, par exemple, la dernière route à péage fut rendue gratuite en 1926. C'est seulement lors de la génération suivante que les routes à péage réapparurent.

Deuxièmement, même si les routes étaient du ressort des provinces, le gouvernement fédéral avait reconnu l'importance primordiale du réseau routier et il intervint dans ce domaine. La loi de 1919 qui, au départ, devait expirer en 1924, fut prolongée jusqu'en 1928. En vertu de cette loi, le gouvernement fédéral devait mettre de côté 20 millions de dollars pour partager le coût de construction de routes avec les provinces. Chacune d'elles avait automatiquement accès à 80 000 \$. Le reste devait être réparti entre elles proportionnellement à leur population. Pour avoir droit à cet argent, les provinces devaient respecter les normes de construction établies par le gouvernement fédéral. Ces normes n'étaient pas très élevées par rapport à celles d'aujourd'hui, mais elles montrent que le réseau routier avait été conçu pour les automobiles plutôt que pour les piétons ou les voitures à cheval. D'autre part, le gouvernement fédéral avait son mot à dire quant aux routes admissibles aux subventions même s'il semble avoir donné son accord pour tous les grands axes routiers. Compte tenu du mécontentement que suscitait alors le favoritisme, tous les contrats devaient être octroyés par appel d'offres. Lorsque ces conditions étaient remplies, le système de cofinancement entra en vigueur : le gouvernement payait 40 pour cent et la province les 60 pour cent restants¹⁵⁰. L'aide fédérale semble avoir largement contribué au vaste programme d'amélioration de l'infrastructure routière des années 1920. Les provinces obtinrent une aide financière qui fut la bienvenue étant donné la demande considérable de nouvelles routes. La participation du gouvernement fédéral établit également un précédent. Par la suite, les provinces demandèrent continuellement au gouvernement fédéral de contribuer à l'amélioration du réseau routier.

Toutefois, cette contribution fut intermittente, car le gouvernement oscillait entre le désir de créer un réseau routier véritablement national et son hésitation à se lancer dans de coûteuses dépenses en dehors de sa sphère de compétence.

Les bases du réseau routier moderne furent établies dans les années 1920. En 1918, ce réseau était en grande partie très rudimentaire. La seule longueur importante de route pavée qui se trouvait à l'extérieur d'une ville était la route de béton entre Toronto et Hamilton. Seules certaines régions du sud de l'Ontario et des alentours de Montréal pouvaient prétendre avoir des routes convenant aux automobiles. Et encore, ces routes étaient saisonnières, car elles étaient fermées dès que la neige devenait trop profonde. En Nouvelle-Écosse, où les routes étaient meilleures que dans la plupart des autres provinces, le réseau restait suffisamment fragile pour qu'une loi provinciale interdise la circulation de véhicules motorisés pendant le dégel du printemps¹⁵¹. La conduite se faisait tantôt à droite, tantôt à gauche, selon la province et la Colombie-Britannique venait juste d'imposer des règles uniformes à cet égard à l'intérieur de la province¹⁵².

Les années 1920 révolutionnèrent l'infrastructure routière canadienne à plusieurs égards. Premièrement, les obstacles techniques à la mise en place d'un réseau routier moderne étaient surmontés. Les routes conçues pour le cheval et la charrette ne convenaient plus à l'automobile. La rapidité et la conception de l'auto exigèrent des virages plus arrondis, des pentes moins abruptes et des surfaces lisses. D'autre part, l'automobile abîmait tellement les routes que même un chemin bien construit pour les voitures à cheval ne pouvait pas recevoir la circulation routière. Comme le président de l'*Ontario Good Roads Association* le déclara en 1914 : «l'automobile est en soi un instrument inoffensif chaussée de pneus larges et mous, mais étant donné la vitesse à laquelle elle circule, elle démolit continuellement les routes»¹⁵³. Au cours des 20 premières années du siècle, on commit de nombreuses erreurs de planification faute d'avoir compris les conséquences de ce fait. Le macadam, par exemple, réagissait très différemment au contact de la voiture à cheval et de l'automobile. Les roues cerclées de métal d'une charrette avançant lentement compactaient la surface du macadam tandis que les pneus de caoutchouc d'une automobile roulant à toute vitesse y creusaient des sillons¹⁵⁴. Que ce soit sur le plan du drainage, du recouvrement de la chaussée ou de l'angle des virages, les normes auxquelles la route devait satisfaire pour l'automobile n'étaient pas du tout les mêmes que pour la vieille voiture à cheval.

Deuxièmement, jusqu'au milieu des années 1920, c'est seulement en Ontario que la demande ou les ressources étaient suffisantes pour créer un véritable service de voirie. Ailleurs, les dispositions prises semblent avoir été relativement improvisées. En Alberta, par exemple, seul le quart des crédits affectés à l'entretien des routes fut dépensé en 1922. En partie pour cette raison, l'assemblée législative réduisit le budget de 1923, ce qui laissa au Ministère des travaux publics tout juste l'argent nécessaire pour procéder aux «travaux les plus urgents»¹⁵⁵. La même année, les frais d'entretien de la principale route conduisant d'Edmonton à Calgary ne dépassèrent pas 6 961 \$. On constate les mêmes dépenses limitées, mesures improvisées et absence de politique à long terme dans les autres provinces ou du moins celles qui s'étaient donné la peine de publier un rapport annuel sur leurs services de voirie.

Il y eut un revirement total de la situation au cours de la décennie. Un rapport publié en 1923 par le ministre de la Voirie de l'Ontario déclarait : «Nous devons faire aujourd'hui des dépenses beaucoup plus importantes qu'à l'époque où les routes étaient uniquement fréquentées par des voitures à cheval»¹⁵⁶. Il est certain que les routes firent l'objet de beaucoup plus d'attention qu'avant. Grâce à l'aide du gouvernement fédéral, le budget de la voirie des provinces augmenta énormément au cours de la décennie et devint l'un des principaux postes de dépenses. Les ministères de la voirie s'élargirent et cherchèrent davantage à établir des stratégies de développement à long terme que de se contenter de maintenir les routes existantes dans un état plus ou moins satisfaisant. La Colombie-Britannique, par exemple, entreprit la construction d'une route transprovinciale extrêmement coûteuse qui, une fois terminée, devait offrir «une route utilisable de la côte jusqu'au Pas du Nid-de-Corbeau»¹⁵⁷. En Alberta, la *Loi des grandes routes du Canada* incita la province à construire un axe Nord-Sud de haute qualité. À la fin de la décennie, l'entretien des routes coûtait 25 fois plus cher qu'en 1923¹⁵⁸. En Ontario, on mit l'accent sur la construction du *King's Highway*, ce qui représentait une superficie considérable de revêtement dur. Le Nouveau-Brunswick accusait un certain retard par rapport à l'Ontario, mais il consacra également des sommes énormes à la construction d'axes routiers et à l'amélioration des routes rurales.

Le dernier changement visait à répondre aux conditions climatiques. Jusqu'aux années 1920, les routes étaient à la merci de la nature. L'équipement de déblaiement de la neige était rudimentaire et on consacrait peu

d'argent à cette fin. L'Ontario, par exemple, consacra moins de 5 000 \$ par an au déneigement pendant toutes les années 1920. Le Québec dépensait encore moins. Pour cette raison, comme par le passé, les routes étaient seulement utilisables une partie de l'année en dehors des villes. L'amélioration du revêtement et du drainage avait rallongé la saison, mais les tempêtes de neige continuaient à fermer les routes. L'auto disparaissait du chemin pour céder la place au traîneau. Les routes retournaient alors au XIX^e siècle.

Comme les automobiles, les autocars et les véhicules commerciaux devinrent partie intégrante du mode de vie et de l'économie du pays, mais le caractère saisonnier de ces modes de transport imposait un coût économique et social encore plus élevé. À la fin des années 1920, toutes les provinces déployèrent davantage d'efforts pour créer un réseau routier praticable toute l'année. L'Ontario se vantait de pouvoir garder ouverts 1 200 milles (1 900 km) de routes tout l'hiver (même si la neige pouvait les fermer plusieurs jours de suite). Les autres provinces n'avaient pas la longueur de route pavée de l'Ontario ni autant d'argent à consacrer à de l'équipement de déneigement. Néanmoins, toutes les provinces cherchèrent à garder ouvertes pendant l'hiver au moins leurs principaux axes routiers¹⁵⁹. Ce n'est toutefois qu'une génération plus tard que l'on put vraiment voyager en automobile d'un bout à l'autre de l'année à l'extérieur des villes du pays.

Où en étaient les choses à la fin de la décennie? Quel était l'état du réseau routier canadien au début de la crise de 1929 (et pendant la majeure partie des années qui suivirent)? En quoi les chemins de fer furent-ils touchés par la popularité grandissante de l'auto? C'est l'ampleur des changements survenus en l'espace de dix ans qui frappe le plus. Il y avait encore beaucoup de mauvaises routes, mais l'infrastructure routière du Canada avait été révisée et reconstruite en fonction de l'automobile. De simples pistes avaient été transformées en chemins carrossables. Les routes entre les villes avaient été améliorées si bien que les gens voyageaient couramment d'une ville à l'autre, du moins sur les distances courtes et moyennes. L'automobile faisait partie de la vie de tous les jours. En été, plus de 5 000 voitures circulaient quotidiennement sur la route de Toronto à Hamilton en 1926 et, à la fin de la décennie, la route principale à la sortie de Vancouver voyait défiler plus de 9 000 véhicules par jour¹⁶⁰.

Pendant que l'automobile gagnait du terrain, le cheval en perdait. À la fin de la Première Guerre mondiale, toutes les routes recevaient à la fois des

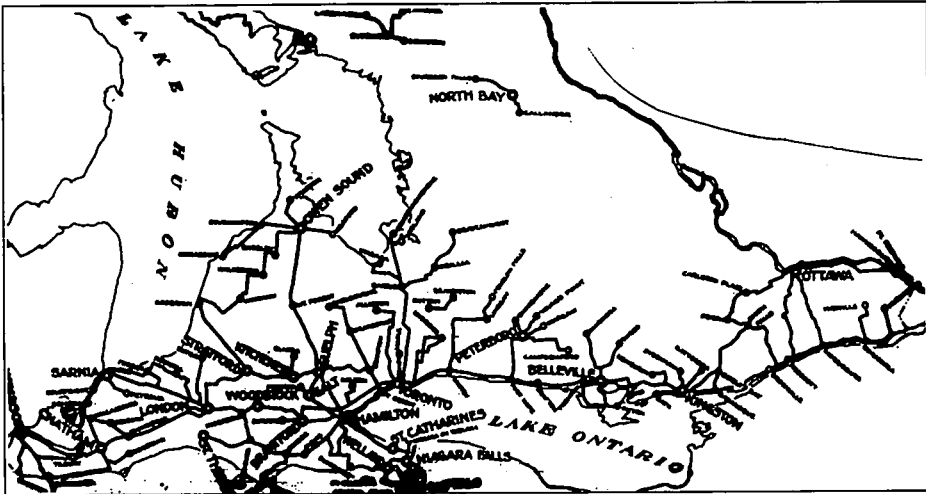
voitures à cheval et des véhicules motorisés. À la fin de la décennie, la voiture tirée par un cheval était devenue de plus en plus rare sur les grandes routes, et surtout dans l'Est qui était plus urbanisé que le reste du pays. Non seulement les chevaux se faisaient rares, mais étant donné l'augmentation du nombre de voitures et de la vitesse, il fallait être assez hardi pour oser conduire un cheval sur les grands axes. La voiture à cheval se trouvait désormais plus ou moins confinée aux régions rurales et même là, elle évitait généralement les routes principales.

En même temps que la motorisation de la circulation routière on vit se développer les services d'autocars commerciaux. Ce service s'améliora pendant les années 1920. En 1926, on commença à offrir un service régulier entre Calgary et Banff. À la fin de la décennie, les principales villes de l'Alberta étaient desservies par des lignes d'autocars régulières¹⁶¹. En Ontario, comme l'indique la figure 9, un vaste réseau de lignes d'autocars avait été établi et ce mode de transport était le premier concurrent sérieux auquel le train devait faire face pour le trafic-voyageurs. Les chemins de fer avaient d'ailleurs abandonné l'attitude amicale qu'ils avaient eue, au début, vis-à-vis de l'automobile et ils exigeaient de plus en plus que les autocars «paient leur juste part». Pendant toute la durée de la crise économique, on effectua des études complexes et on procéda à un redressement des droits d'immatriculation et de permis, de la taxe sur l'essence et on se pencha sur les questions connexes, tous les modes de transport en commun voyant leurs recettes diminuer¹⁶².

Malgré toutes les améliorations apportées au réseau routier, la perfection n'était pas encore atteinte comme en témoignent deux faits. Premièrement, le conducteur des années 1920 devait rouler la plupart du temps sur des routes de gravier ou non pavées. En Alberta, par exemple, la majeure partie des fonds versés par le gouvernement fédéral dans le cadre de la *Loi des grandes routes du Canada* avaient servi à améliorer le principal axe Nord-Sud, la Route 2. À la fin de la décennie, la province pouvait se vanter d'avoir une route de gravier «moderne» de Lethbridge à Edmonton. Au Nord se trouvait un chemin de terre très rudimentaire. Un petit tronçon (70 milles [113 km]) était même déjà pavé au début des années 1930, mais à cause de la crise, la majeure partie de la route resta couverte de gravier jusqu'au lendemain de la Seconde Guerre mondiale¹⁶³. Les mêmes conditions prévalaient au Manitoba et en Saskatchewan ainsi que dans la majeure partie des Maritimes.

Figure 9

LIGNES D'AUTOCAR EN ONTARIO, EN 1927



Source : Ontario, *Annual Report of the Department of Public Highways, 1927*, p. 188.

Il y avait des exceptions à la règle au voisinage des grands centres urbains. En Colombie-Britannique, dans le sud de la province et au sud de l'île de Vancouver, les routes étaient recouvertes d'un pavement à la fin des années 1920. C'était la même chose au Québec, aux alentours de Montréal. L'Ontario était, de loin, la province la mieux pourvue étant donné qu'elle possédait 1 800 milles (2 890 km) de routes pavées d'une façon ou d'une autre, dès le milieu des années 1920¹⁶⁴. Les grandes routes qui partaient de Toronto vers l'Ouest et vers l'Est étaient pavées et on pouvait se rendre jusqu'à Montréal ou Windsor sur une route pavée d'un bout à l'autre. Néanmoins, même en Ontario, seuls les grands axes avaient droit à ce genre de revêtement. Si on s'écartait de ce que l'on appelle maintenant le corridor, il fallait se contenter de routes de gravier. Seulement 5 pour cent environ des routes ontariennes étaient pavées à la fin de la décennie. De plus, les routes en question étaient relativement étroites, ayant une surface de 18 pieds de largeur (5 mètres) et des accotements de gravier (voir figure 10).

À la fin des années 1920, le réseau routier du Canada était également limité par son caractère régional. La *Loi des grandes routes du Canada* n'avait pas assorti les subventions de l'obligation d'assurer des liaisons interprovinciales et les provinces tenaient compte de la demande au lieu de chercher à

favoriser ce type de liens. À la fin de la décennie, il était toujours impossible de traverser le Canada d'un bout à l'autre par la route. La Colombie-Britannique n'était pas reliée à l'Alberta malgré les efforts déployés pour construire une route transprovinciale. Les régions de l'Ontario n'étaient pas toutes reliées les unes aux autres : il n'y avait pas de routes au nord du lac Supérieur. Étant donné que l'on avait accès au réseau routier américain, le problème était sans doute plus symbolique que réel. Le manque de continuité de l'infrastructure routière canadienne rendait simplement les choses plus difficiles et plus coûteuses. Sauf peut-être dans l'axe Windsor-Montréal, il restait difficile de voyager en automobile sur de longues distances. Les limites de vitesse étaient toujours relativement basses (elles variaient, mais elles se situaient généralement entre 30 et 35 milles à l'heure (48 à 56 km/h) en dehors des villes). Les «bonnes routes» se limitaient toujours aux principaux corridors de transport et elles étaient axées sur les besoins provinciaux plutôt que nationaux. Alors que le réseau ferroviaire avait eu une orientation fortement nationaliste, au bout de 30 ans, le réseau routier avait encore une orientation régionale et manquait d'uniformité.

Néanmoins, dans les années 1920, l'automobile avait pris suffisamment d'importance pour que les chemins de fer commencent à se plaindre d'une «concurrence déloyale». «La concurrence de l'automobile particulière, de l'autocar et du camion a gravement diminué le trafic ferroviaire», se plaignait le CN en 1931 . . . «L'usage du véhicule à moteur en dehors de sa propre sphère économique ne peut avoir d'autre effet que d'accroître le coût total du transport pour les citoyens du Canada»¹⁶⁵. Apparemment, cette «propre sphère» n'incluait pas la concurrence avec les chemins de fer. Au cours de l'entre-deux-guerres, les préoccupations portaient principalement sur deux aspects des transports. Le premier, qui sort du cadre de notre propos, était le transport des marchandises sur courtes distances. Les entreprises de camionnage se mirent à concurrencer les chemins de fer assez tôt et avec succès. Néanmoins, le deuxième aspect nous intéresse : les chemins de fer considéraient l'automobile et l'autocar comme menace tant pour le trafic voyageurs que pour le trafic marchandises.

Ce qui les inquiétait surtout, c'était l'attrait que l'automobile pouvait avoir pour la personne ou la famille qui voulait se rendre à une distance relativement courte. Entre Hamilton et Toronto ou Brandon et Winnipeg, la voiture à cheval ne pouvait pas concurrencer le train sur le plan de la rapidité, du confort et même du coût. On ne pouvait pas en dire autant lorsque l'on

Figure 10

ROUTE PROVINCIALE N° 2, 5 MILLES À L'EST DE BOWMANVILLE.



Source : Archives de l'Ontario, négatif n° A0913. Reproduit dans le *Annual Report of the Department of Public Highways, (Ontario), 1926*, couverture l'autocar comme une menace tant pour le trafic voyageurs que pour le trafic marchandises.

comparait le train et l'automobile. Le trafic sur très courte distance était encore plus menacé. Pourquoi voyager selon les horaires fixés par quelqu'un d'autre sur une distance de dix ou 15 milles quand il était si simple de prendre sa voiture?

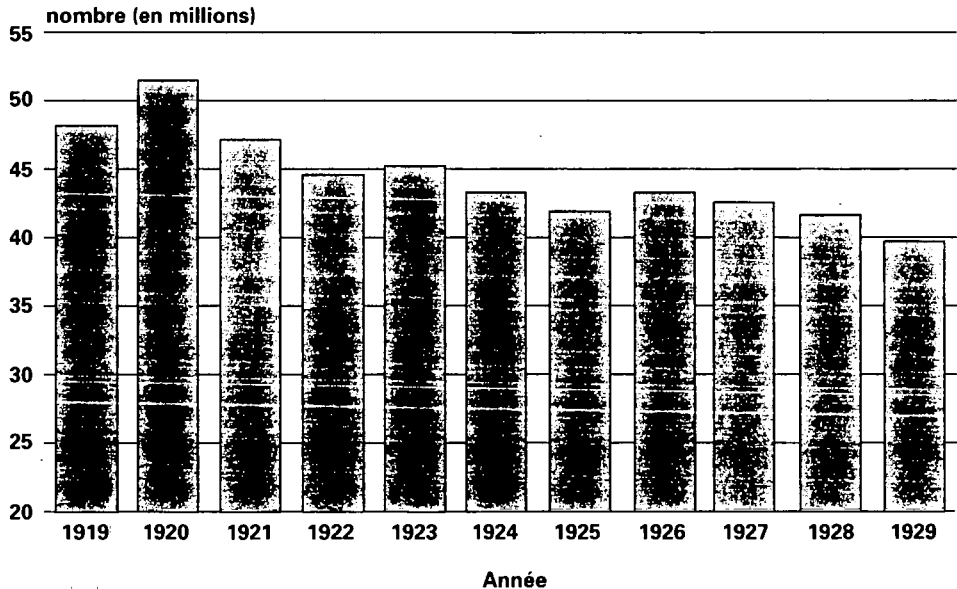
Un historien du réseau national de transport confirma les inquiétudes des chemins de fer en soulignant que : «l'automobile a sérieusement réduit le trafic ferroviaire voyageurs»¹⁶⁶. Les statistiques disponibles étayent également les craintes des chemins de fer. Même si les années 1920 furent généralement prospères pour ces derniers, plusieurs indicateurs laissent entendre que le marché des voyageurs était statique ou légèrement en perte de vitesse. Comme le montre la figure 11, par exemple, le nombre de voyageurs empruntant le train diminua lentement au cours de la décennie malgré l'amélioration des conditions économiques après 1921 et la croissance démographique. La figure 12 prouve également, du moins de façon indirecte,



qu'il y a eu une corrélation entre l'augmentation du nombre d'automobiles et l'érosion de la clientèle de voyageurs des chemins de fer.

Toutefois, il ne faudrait pas exagérer l'importance de la concurrence que l'automobile et l'autocar ont fait au train entre les deux guerres. Premièrement, leur nombre n'était tout simplement pas suffisant. Comme nous l'avons déjà mentionné, même en 1929, il n'y avait qu'une automobile pour neuf Canadiens. Pour la majorité de ces derniers, les transports en commun restaient le principal mode de déplacement. Même pour ceux qui possédaient une voiture, la technologie et l'infrastructure n'étaient pas encore suffisantes pour permettre de voyager régulièrement en automobile si ce n'est sur de très courtes distances. Ces automobiles avaient beaucoup progressé au cours de la décennie, mais elle était encore conçue pour rouler à faible vitesse sur de courts trajets. Leur suspension était rudimentaire. La plupart d'entre elles n'étaient pas chauffées. Pour cette raison et à cause de l'insuffisance de l'équipement de déneigement, les déplacements en automobile conservaient, en grande partie, un caractère saisonnier.

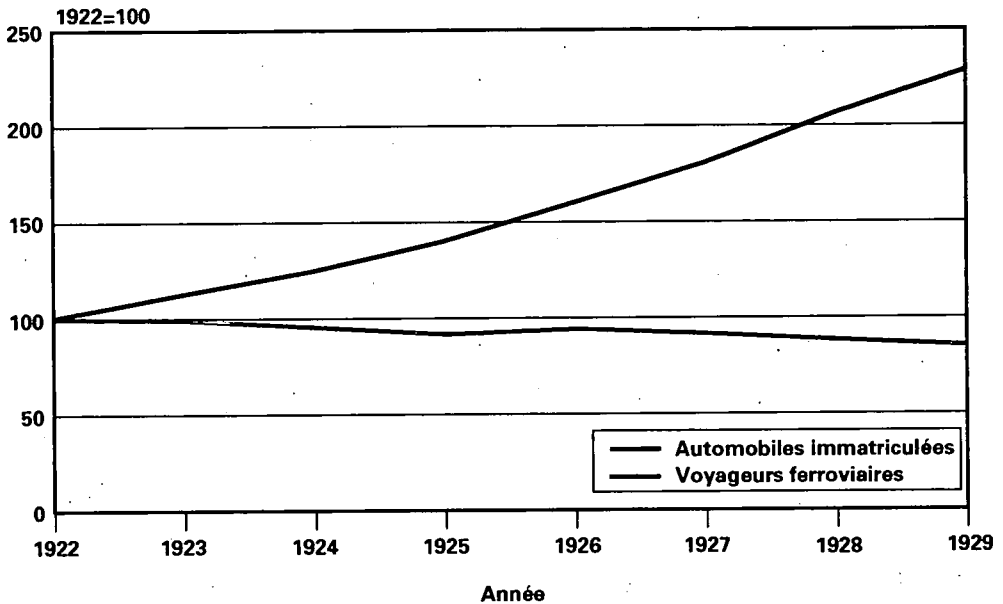
Figure 11
VOYAGEURS TRANSPORTÉS PAR LES CHEMINS DE FER, 1918-1929



Source : Statistique Canada (anciennement Bureau fédéral de la Statistique),
Annuaire du Canada, 1930, p. 626.

Figure 12

VOYAGEURS FERROVIAIRES ET AUTOMOBILES IMMATRICULÉES, 1922-1929



Source : Statistique Canada (anciennement Bureau fédéral de la Statistique), *Annuaire du Canada*, 1930.

Entre les deux guerres, c'est le transport sur courte distance entre le lieu de travail et le domicile qui posa le plus sérieux défi aux chemins de fer. Ce sont les tramways conçus pour de brefs parcours et aménagés dans les régions urbaines et leurs environs, là où les routes étaient généralement les meilleures, qui durent le plus affronter la concurrence. La longueur des lignes de tramway atteignit son point culminant à la fin des années 1920, mais par la suite on eut tendance à abandonner ces voies au lieu d'en construire d'autres. Dans les années 1950, de nombreuses villes avaient entièrement renoncé à leurs tramways. D'autres ne conservaient qu'un vestige de ce qui avait été, à une certaine époque, un mode de transport crucial pour les citadins et les banlieusards¹⁶⁷. Néanmoins, sur les longs trajets, l'automobile ne menaçait pas sérieusement la domination des chemins de fer dans le secteur du transport des voyageurs. L'avion commercial avait une importance tellement insignifiante avant la Seconde Guerre mondiale qu'il vaut mieux attendre d'aborder la période suivant 1945 pour en parler.

LA GRANDE CRISE DE 1929

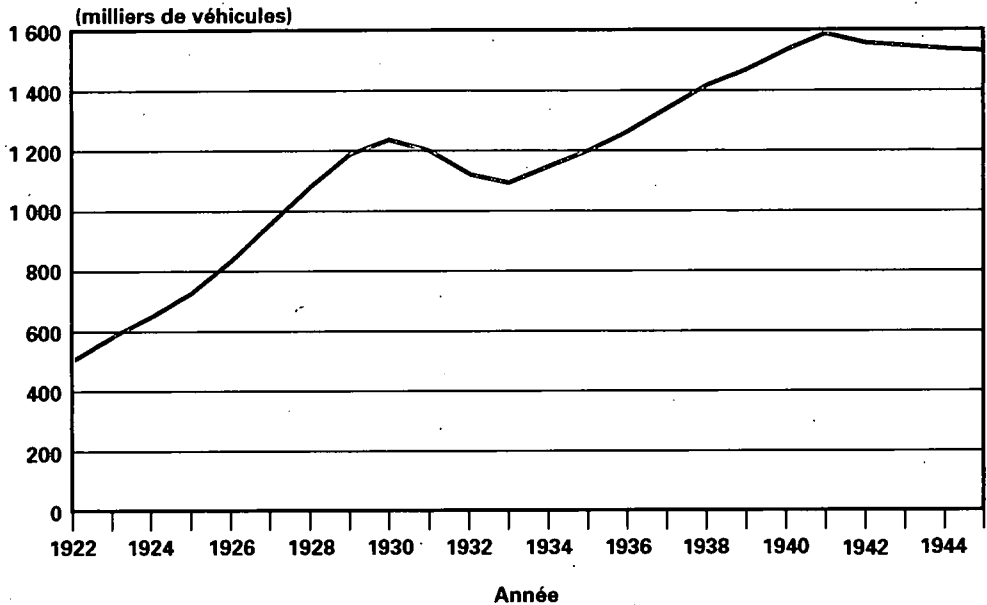
En 1929, l'économie se mit à péricliter à cause de l'effondrement des cours des denrées sur le marché mondial. Le Canada étant un des principaux exportateurs de ces denrées, il fut rapidement touché. Les Prairies connurent une mauvaise année en 1929 et, en 1930, toute l'économie du pays était en difficulté. Au cours des trois années qui suivirent, l'économie canadienne et mondiale allait continuer à perdre du terrain jusqu'à ce que le commerce international soit réduit au tiers de ce qu'il était en 1929. Puis, pendant le reste des années 1930, il n'y eut qu'une reprise lente et intermittente. Ce n'est pas avant la Seconde Guerre mondiale que l'économie canadienne redevint prospère. Dans l'intervalle, tous les aspects du transport des voyageurs au Canada furent touchés.

La crise mit rapidement un terme à l'expansion du réseau routier des années 1920. Cela n'a rien d'étonnant. La dépression avait, en effet, amenuisé les ressources financières à la disposition des gouvernements. En 1930, les recettes provinciales avaient atteint un niveau record de 188 millions de dollars. En 1933, au pire moment de la crise, elles étaient tombées à 152 millions, ce qui représentait une réduction de près de 20 pour cent¹⁶⁸. En même temps, les villes en faillite poussaient les provinces à contribuer de plus en plus à des programmes de secours. Les déficits s'en trouvèrent augmentés et on chercha à réduire les dépenses au maximum. Les programmes routiers constituaient une cible toute désignée. Quand un gouvernement opère des coupes, c'est souvent aux dépens de l'infrastructure, car les immobilisations peuvent être facilement différées. Également sur le plan de l'entretien, on peut aisément limiter les dépenses au strict minimum en se disant que cela n'aura pas des conséquences très graves si les travaux sont retardés d'un an ou deux.

Un autre facteur renforça la tendance à différer les projets de construction. La crise eut pour effet de ralentir les ventes d'automobiles. En fait, entre 1931 et 1934, le nombre absolu de propriétaires d'automobile diminua au Canada (voir figure 13). Le même phénomène allait se reproduire, mais de façon moins marquée, entre 1941 et 1945, lorsque les restrictions imposées en temps de guerre réduisirent la production. Même quand le nombre de véhicules immatriculés se remit à augmenter à la fin des années 1930, le taux de croissance fut beaucoup plus bas que dans les années 1920 (voir figure 14).

Figure 13

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES AUTOMOBILES

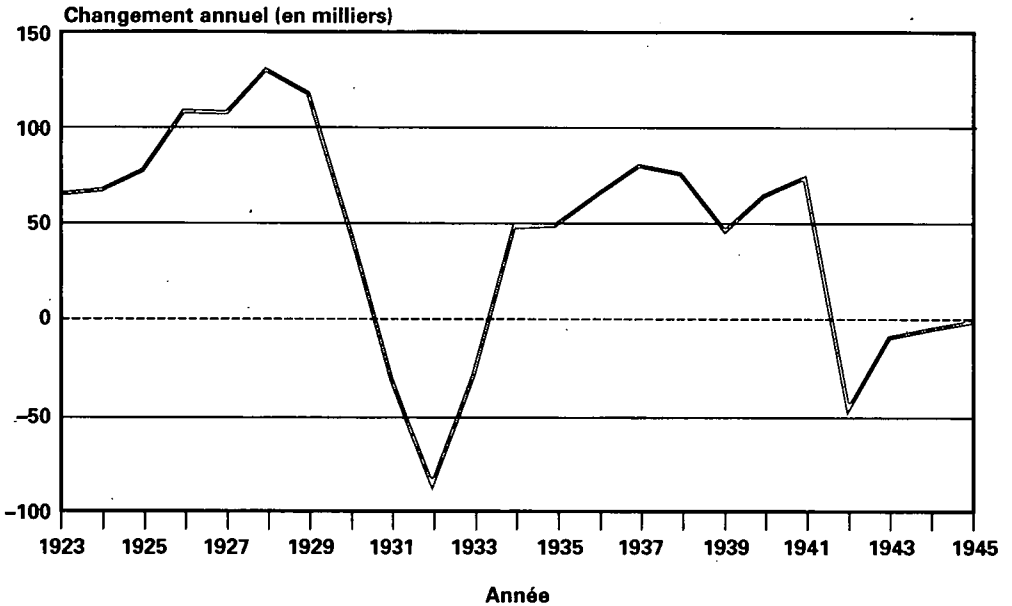


Source : Statistique Canada, *Statistiques historiques du Canada*, deuxième édition, F.H. Leacy (Édit.), 1983, séries T147-194.

Cette diminution de la croissance de l'automobile qui allait durer une quinzaine d'années (et la réduction absolue du nombre de propriétaires d'automobile pendant une certaine période) offrit un répit aux gouvernements qui étaient à court d'argent. Ils pouvaient faire des coupes dans leurs immobilisations non seulement par nécessité financière, mais en raison de la baisse de la demande. En théorie, l'entretien fut moins touché par la stabilisation du nombre de véhicules, mais il fut également largement réduit. Dans le rapport annuel du Ministère des travaux publics de l'Alberta pour 1932, on pouvait lire qu'à cause de la diminution des revenus «il était indispensable de réduire le budget de la voirie dans la mesure où il serait nécessaire d'économiser au maximum et de se montrer très vigilant». Le *Ontario Highways Report*, de 1933, mentionnait une diminution de l'activité tant sur le plan de l'entretien que celui de la construction à cause de «la dépression de l'économie financière»¹⁶⁹. Partout, les provinces mettaient un terme à leurs programmes d'immobilisations déjà entrepris et différaient ou annulaient les nouveaux.

Figure 14

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES AUTOMOBILES



Source : Statistique Canada, *Statistiques historiques du Canada*, deuxième édition, F.H. Leacy (Édit.), 1983, séries T147-194.

Dans l'ensemble, les dépenses faites pour les routes diminuèrent de façon spectaculaire, soit de 60 pour cent, entre 1930 et 1933. Elles augmentèrent par la suite, mais c'est seulement en 1937 qu'elles furent rétablies à leur niveau antérieur. Entre-temps, les taxes d'utilisation sur les automobiles avaient augmenté : les gouvernements qui avaient désespérément besoin d'argent avaient relevé, à plusieurs reprises, au cours de la décennie, les droits d'immatriculation des véhicules et les taxes sur le carburant. À la fin des années 1920, ces taxes n'avaient permis de recouvrer qu'environ 50 à 60 pour cent du budget total consacré par les provinces au réseau routier, au Canada. Pendant cinq des dix ans que dura la grande dépression, ces recettes fiscales égalèrent ou dépassèrent ce budget. Les taxes payées par les automobilistes subventionnaient maintenant le Trésor public au lieu que ce soit l'inverse. Cette tendance allait devenir encore plus spectaculaire lors de la Seconde Guerre mondiale. En effet, pendant chaque année de la guerre, ces taxes dépassèrent les dépenses parfois même de 50 pour cent.

Les routes étaient durement touchées, mais les chemins de fer le furent plus encore. La crise se répercuta sur eux de façon presque immédiate.

Leurs recettes diminuèrent en 1929 et de nouveau en 1930 du fait que les agriculteurs des Prairies réduisirent leurs livraisons de blé. Puis, quand la dépression toucha les Canadiens, ils firent moins de voyages d'affaires ou d'agrément et le trafic voyageurs tomba en chute libre. Les revenus d'exploitation des deux compagnies ferroviaires baissèrent de 469 millions à 262 millions, soit une réduction de 45 pour cent. Le CN et le CP se démenèrent pour éviter la faillite. Ils comprimèrent leurs opérations, sabrèrent dans le nombre de trains, l'entretien et la main-d'oeuvre. Au creux de la vague, leurs activités avaient été réduites à un tel point qu'on aurait pu croire que l'une des deux compagnies avait disparu.

Les deux chemins de fer furent touchés différemment. Le CP était mieux en mesure d'essuyer la tempête même s'il dut suspendre le paiement de ses dividendes pour la première fois depuis l'achèvement de la ligne transcontinentale et qu'il dut même demander au gouvernement de garantir sa dette à court terme¹⁷⁰. La situation du CN était pire. À cause de la dette fixe qu'il avait héritée du *Grand Trunk* et du *Northern*, même quand tout allait bien, il lui était difficile de faire face à ses dépenses et aux intérêts sur la dette. Pour aggraver les choses, le CN ne constituait pas vraiment un réseau ferroviaire cohérent. C'était plutôt un assemblage de toutes sortes de lignes non rentables dont le gouvernement avait assumé la responsabilité au cours des années. Enfin, le CN avait complété le réseau d'embranchements des Prairies avec autant de dynamisme que le CP pendant toutes les années 1920, ce qui avait également alourdi son passif¹⁷¹. Au début de la crise de 1929, le CN avait donc une dette considérable qui équivalait au quart de la dette nationale.

En raison de sa situation financière, le CN était particulièrement vulnérable face à la crise. En 1929, il avait des revenus d'exploitation de près de 260 millions et des dépenses d'exploitation d'un peu moins de 215 millions ce qui lui donnait des bénéfices d'environ 45 millions à l'exclusion du remboursement de sa dette. En 1933, ses recettes étaient tombées à moins de 150 millions et ses dépenses d'exploitation, à 143 millions. Ses activités représentaient à peine plus de la moitié de ce qu'elles étaient avant la crise¹⁷². Pendant la même période, le nombre de ses employés tomba de plus de 111 000 à 70 000.

Les services voyageurs jouèrent un rôle important dans la diminution des recettes et la réduction des services. Dans les années 1920, comme nous l'avons déjà vu, les services reliés aux voyageurs, et notamment les hôtels,

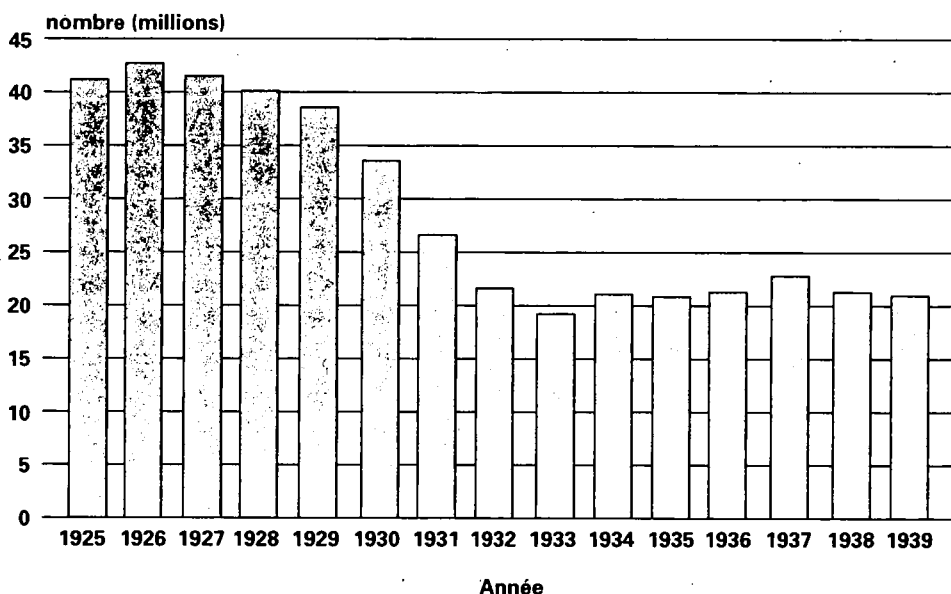
avaient représenté des dépenses importantes pour les deux compagnies ferroviaires. En 1931, une commission royale d'enquête reprocha, a posteriori, aux deux chemins de fer, d'avoir établi «des normes très supérieures aux besoins du pays pour le transport des voyageurs» et d'avoir trop dépensé pour les hôtels¹⁷³. Ensuite, après toutes ces dépenses, le trafic voyageurs s'effondra. Comme l'indique la figure 15, la baisse de la clientèle se poursuivit jusqu'en 1933 et, cette année-là, les chemins de fer transportèrent moitié moins de voyageurs qu'en 1928. Ensuite, ce déclin s'arrêta et il y eut même une légère amélioration. Néanmoins, même au bout de dix ans, le trafic voyageurs ne s'était amélioré que légèrement et restait nettement en dessous de son niveau des années 1920.

Les recettes du service voyageurs diminuèrent encore plus brutalement que la clientèle. Comme le montre le tableau 2, entre 1929 et 1930, le CN enregistra une baisse de 14 pour cent des recettes de ses services voyageurs et une nouvelle baisse de 29 pour cent, en 1931. Les gens n'avaient tout simplement plus les moyens de voyager. Sir Henry Thornton, le président de la compagnie, s'était toujours intéressé au service voyageurs. Néanmoins, le CN était dans une situation désespérée et s'abandonna immédiatement dans ses dépenses. Les commandes de nouveaux wagons furent différées. Certains des services de luxe les plus coûteux (par exemple, les voitures-salons et les voitures-lits) furent annulées sur plusieurs itinéraires et les services furent réduits. Le nombre de voyageurs-mille diminua de 480 000, en 1930, de plus de 3 millions, en 1931 et de près de 5 millions, en 1932. Dans le rapport annuel du CN on peut lire que cela «équivalait à supprimer presque le tiers du service ferroviaire voyageurs exploité en 1929»¹⁷⁴.

Certains auteurs ont considéré la crise de 1929 comme un tournant décisif dans l'histoire du transport ferroviaire des voyageurs. Selon leur théorie, les chemins de fer avaient considéré, jusque-là, le transport des voyageurs (et les services connexes) comme un élément important de leurs recettes et également une source de prestige. Puis, pendant la dépression, au lieu d'être élargis, ces services furent comprimés et, au lieu de constituer une source de prestige, ils devinrent une source de dépenses. Le service ferroviaire voyageurs ne s'en remit jamais.

Figure 15

LA DÉPRESSION ET LE DÉCLIN DE LA CLIENTÈLE DE VOYAGEURS DES CHEMINS DE FER



Source : Tiré du *Rapport annuel* du Canadien National pour les années 1926-1939.

Tableau 2

RECETTES DU SERVICE VOYAGEURS DU CANADIEN NATIONAL, 1929-1940

Année	Recettes du service voyageurs (milliers de \$)	Recettes du service voyageurs en % des recettes d'exploitation
1929	32 013	12,32
1930	27 537	12,42
1931	19 657	11,09
1932	17 259	10,71
1933	15 032	10,12
1934	17 554	10,65
1935	17 863	10,31
1936	17 022	9,12
1937	18 945	9,55
1938	18 097	9,93
1939	17 817	8,74
1940	21 702	8,77

Source : Tiré du *Rapport annuel* du Canadien National pour les années 1930-1940.

Nous disposons de certaines preuves à cet égard. Il ne fait aucun doute que la grande dépression entraîna une réduction considérable des services. De nombreuses lignes secondaires furent annulées et sur d'autres, on diminua les services. Le public, qui s'était habitué à disposer de services voyageurs dont la régularité et la proximité ne cessaient de s'améliorer, se trouvait désormais devant la situation inverse. Même quand la crise prit fin et que certains services furent rétablis, le transport ferroviaire n'était plus ce qu'il avait déjà été. Un grand nombre de lignes restèrent fermées et il y avait moins de trains qu'avant sur les principaux parcours. Même pendant le boom de la Seconde Guerre mondiale, par exemple, le nombre de voyageurs-mille resta nettement en dessous de son niveau des années 1920. Comme nous l'avons vu, les deux compagnies réduisirent leurs frais d'exploitation en limitant leurs immobilisations et en différant indéfiniment les travaux de réfection dont leurs voies et leur matériel avaient grand besoin. Les trains furent un peu moins fréquents, les services un peu plus difficiles à obtenir et le niveau de confort légèrement inférieur. Comme nous le verrons, la guerre conféra aux chemins de fer certains avantages et entraîna une augmentation soudaine de la clientèle. Toutefois, il s'agissait de conditions anormales et une fois le conflit terminé, les chemins de fer eurent à faire face à une concurrence plus forte que jamais. La décennie de la grande dépression et la réduction sur le plan du matériel roulant et du service contribuèrent, dans une large mesure, à saper la capacité des chemins de fer à affronter cette concurrence.

Les années 1930 apparaissent également comme un tournant décisif lorsqu'on considère l'importance relative du trafic voyageurs. En effet, c'est dans les années 1930 que l'importance de ce trafic commença à diminuer pour les deux grandes compagnies. Comme l'indique le tableau 2, le trafic voyageurs représentait 12,32 pour cent des recettes du CN en 1929 et seulement 8,74 pour cent, dix ans plus tard. Le même déclin relatif se produisit au CP : 6,7 pour cent en 1929 et seulement 4,8 pour cent une décennie plus tard¹⁷⁵. Ce déclin et la baisse de l'importance relative des recettes du service voyageurs des années 1920, se traduisent par une tendance cumulative très significative. Les services voyageurs devenaient un élément accessoire des opérations ferroviaires.

Enfin, les années 1930 marquèrent un tournant décisif en raison des changements dans les rapports entre les compagnies ferroviaires et le gouvernement. Étant donné l'importance que le chemin de fer revêtait pour

l'économie nationale et le fardeau financier énorme que le CN avait imposé au Trésor fédéral¹⁷⁶, les difficultés que connurent les compagnies ferroviaires au cours de cette décennie prêterent évidemment à controverse. Il y eut des audiences parlementaires, la Commission royale d'enquête déjà mentionnée et des changements importants dans la réglementation gouvernementale. Sir Henry Thornton, le président du CN qui s'était fait l'ardent défenseur des services voyageurs, fut limogé et le CN fut placé sous l'autorité d'une commission, après quoi on rétablit sa forme d'administration traditionnelle. En 1936, le ministère des Transports fut créé pour remplacer l'ancien ministère des Chemins de fer et Canaux.

Le changement probablement le plus important qui eut lieu sur le plan du transport des voyageurs résulta de ce que le gouvernement affirmait, de plus en plus, son droit d'intervenir dans les décisions commerciales des chemins de fer, et cela dans l'intérêt public. Comme nous l'avons déjà vu, ce précédent avait déjà été bien établi à l'égard des transporteurs publics. Depuis 1903, la Commission des chemins de fer avait cherché à protéger la santé et la sécurité des voyageurs et à réglementer les tarifs. Néanmoins, au début des années 1930, ce sont les compagnies ferroviaires qui décidaient des trains à mettre en service et de leurs horaires. Le ministre des Chemins de fer et Canaux avait résumé la situation en 1933 en enquêtant sur les coupes dans le service voyageurs dans le Nord de l'Ontario. «Les questions de service des trains ne sont jamais discutées d'aucune manière. C'est là une affaire qui relève entièrement de l'administration du réseau national»¹⁷⁷.

Ce genre d'attitude était possible tant que le transport ferroviaire des voyageurs se portait bien, dans l'ensemble, et qu'il prenait de l'expansion, dans une large mesure. La crise de 1929 changea radicalement la situation. Le service voyageurs n'était plus une industrie en plein essor. Comme pour le service ferroviaire en général, on avait désormais tendance à le réduire plutôt qu'à l'améliorer. Toutefois, le gouvernement craignait de plus en plus que, dans leur désir de réduire leurs dépenses, les chemins de fer ne tiennent pas compte de l'intérêt public. Le gouvernement s'estimait donc obligé d'intervenir. Par conséquent, en 1933, il adopta une nouvelle loi obligeant les compagnies à obtenir l'approbation de la Commission des chemins de fer avant d'abandonner une ligne¹⁷⁸. Le gouvernement n'alla pas jusqu'à superviser les services voyageurs, mais cela représentait un changement important dans sa politique qui l'avait amené à penser, jusque-là, que les

compagnies étaient plus compétentes pour régler ces questions. Au cours des années qui suivirent, le CN et le CP demandèrent régulièrement l'autorisation d'abandonner des lignes et cette permission leur fut accordée à peu près une fois sur deux, en moyenne. Par conséquent, la crise de 1929 établit un précédent pour faire face à une nouvelle réalité, soit le déclin du service. Le gouvernement étendit le précédent établi à l'égard des transporteurs publics en affirmant son droit de contrôler l'abandon des embranchements. Les compagnies ferroviaires, quant à elles, se trouvèrent dans la situation inconfortable d'être obligées d'exploiter des lignes déficitaires. Même si ces précédents s'appliquaient aux abandons, ils furent étendus à la prestation de certains services, quelques années plus tard.

Les chemins de fer offraient un service peu coûteux à une population qui n'avait pas les moyens de payer davantage. Le CN se vanta, en 1934, de ce que ses tarifs courants ne représentaient que 2,25 cents le mille (1,4 cent le kilomètre)¹⁷⁹. Toutefois, à un moment donné, devant la baisse brutale de ses recettes, le CN fut obligé de réduire le choix de trains et le niveau de service. À la fin des années 1930, le train n'était plus un mode de transport accessible ou commode. De plus, malgré quelques améliorations telles que la mise en service d'un nombre limité de wagons climatisés, à compter de 1935, les compagnies laissèrent leur matériel roulant se détériorer dans les années 1930. La guerre ne fit qu'accentuer le problème si bien qu'en 1945, le matériel était en fort mauvais état. Il aurait fallu des travaux d'entretien et des achats considérables pour le remettre dans la même condition qu'avant la crise. Enfin, tout cela coïncidait avec une baisse de l'importance relative du service voyageurs. Ce service, qui avait été jadis l'élément le plus prestigieux des activités ferroviaires, n'était pas encore considéré comme un fardeau indésirable, mais revêtait, de plus en plus, une importance accessoire.

LA SECONDE GUERRE MONDIALE

La Seconde Guerre mondiale sauva les chemins de fer d'une faillite imminente. La grande dépression prit rapidement fin lorsque le pays se mit à produire des biens pour la machine de guerre moderne. Dans les Prairies, les récoltes de blé reprirent avec la remontée des cours mondiaux du blé et les livraisons de grain acheminées par chemin de fer furent d'abord rétablies à leur niveau d'avant la crise et atteignirent ensuite des niveaux records. Les recettes d'exploitation des deux compagnies augmentèrent de

façon encore plus spectaculaire qu'elles n'avaient diminué au début des années 1930, enregistrant une hausse de 67 pour cent entre 1939 et 1941.

Au départ, suivant la tendance amorcée à la fin des années 1930, cette amélioration se produisit surtout sur le plan des services marchandises. Dans le cas du CN, par exemple, les recettes de ce service augmentèrent de 14,6 pour cent en 1939 tandis que les recettes du service voyageurs diminuèrent de 1,5 pour cent¹⁸⁰. Toutefois, le trafic voyageurs ne tarda pas non plus à augmenter. Le nombre de voyageurs transportés par les chemins de fer tripla entre 1939 et 1944 (la meilleure année). Les recettes augmentèrent au même rythme et battirent tous les records en dollars courants et constants¹⁸¹. À la fin de la guerre, environ 60 millions de voyageurs se déplaçaient en train, ce qui donne cinq voyages pour chaque citoyen canadien.

L'explosion du trafic voyageurs, pendant la Seconde Guerre mondiale, fut en grande partie une anomalie de courte durée étant donné qu'aussi spectaculaire fut-elle, la reprise du service voyageurs ne représentait pas un retour à une situation plus concurrentielle et donc plus rentable à long terme. À l'exception de 1944, le trafic voyageurs ne fut jamais rétabli aux niveaux qu'il avait atteints dans les années 1920. C'est pour des raisons bien précises que les chemins de fer furent aussi prospères pendant la guerre. Les déplacements en automobile étaient très limités par deux facteurs. Les Canadiens n'avaient pas remplacé rapidement leurs automobiles pendant la crise. Pendant un certain temps, le nombre d'immatriculations avait même diminué et, à la fin des années 1930, les gens avaient tendance à conserver le véhicule qu'ils possédaient déjà et à le faire réparer dans l'espoir qu'il durerait un autre hiver plutôt qu'à s'endetter ou à gaspiller leurs précieuses économies en en achetant un neuf. Par conséquent, le parc automobile était assez vieux, dans l'ensemble, au début de la Seconde Guerre mondiale. La prospérité qui accompagna la guerre aurait certainement permis de le remplacer, mais la production de nouvelles automobiles cessa en 1940 ou 1941. La demande de véhicules était énorme, mais on ne pouvait pas s'en procurer. Le nombre d'immatriculations diminua donc pendant la Seconde Guerre mondiale, de même que le nombre de milles parcourus¹⁸².

Il y avait également d'autres restrictions. Le rationnement de l'essence commença en 1942, ce qui limita la distance que les automobilistes pouvaient parcourir. Même les activités commerciales furent restreintes. Les voyageurs en autocars interurbains furent limités à des trajets de 50 milles

(80 km)¹⁸³. Les voyages en taxi d'une ville à l'autre furent interdits. L'avion en était encore à ses premiers balbutiements et, pendant la guerre, il était pratiquement impossible de trouver des vols réguliers. Par conséquent, pendant toute la durée de la guerre, les chemins de fer n'eurent pratiquement aucune concurrence sur les longs trajets. C'était l'époque où les industries de guerre, les soldats qui rentraient chez eux en permission et leurs parents qui allaient les visiter dans leurs bases créèrent un trafic largement suffisant pour compenser l'absence d'immigrants ou de touristes. Les tarifs ferroviaires officiels pour les services voyageurs ne furent pas augmentés pendant la guerre étant donné que, comme la plupart des autres prix, ils furent gelés par la Loi sur les prix et le commerce en temps de guerre. Quoi qu'il en soit, les compagnies ferroviaires purent accroître leurs recettes en abolissant les tarifs excursions fortement réduits dont elles s'étaient servis pour attirer des clients pendant la crise de 1929.

Le boom du trafic voyageurs pendant la guerre ne marquait donc pas un retour à l'âge d'or qui avait précédé la crise. Néanmoins, il joua un rôle important, non seulement parce qu'il sauva le service voyageurs de la faillite, mais aussi parce qu'il familiarisa une nouvelle génération de Canadiens avec le train. Le train emmena les soldats vers le front et les ramena à la maison. Il conduisit la jeune mariée à Halifax, Esquimalt ou ailleurs, pour rencontrer son mari, soldat dans la marine, qui était en permission à terre. Le train transporta le matériel de guerre et joua un rôle utile pendant ces années de crise. Une fois de plus, le train s'intégra davantage à l'identité nationale.

5. L'ÈRE DE LA CONCURRENCE ET L'AVÈNEMENT DE LA POLITIQUE SUR LE TRANSPORT DES VOYAGEURS : 1945-1967

... nous constatons que le maintien des services ferroviaires voyageurs tels que nous les connaissons aujourd'hui est peu justifié du point de vue social et encore moins du point de vue économique.

Dans l'ensemble, le public a déjà manifesté sa préférence pour d'autres modes de déplacement. . . (Commission MacPherson, 1961)¹⁸⁴

À peu près jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, le transport des voyageurs au Canada avait été dominé par les compagnies ferroviaires. L'automobile

avait fait des progrès, mais ils avaient été limités par la crise de 1929 et la réduction de la production, en temps de guerre. Par contre, l'après-guerre mit fin à la domination des chemins de fer en conférant l'hégémonie sur les petits trajets à l'automobile et sur les longs parcours, à l'avion. Les réseaux ferroviaires de transport des voyageurs devinrent donc extrêmement coûteux à maintenir en place. À compter de la fin des années 1940, les compagnies cherchèrent à réduire ou à éliminer certains services, à trouver des possibilités d'interfinancement et ensuite, à obtenir une aide directe du gouvernement. Les élus politiques et le public qui, jusque-là, avaient centré leur attention sur les tarifs-marchandises, s'intéressèrent de plus en plus au transport des voyageurs.

De nombreux services disparurent sans faire de bruit lorsque les nouveaux modes de transport les supplantèrent. Les navires qui transportaient les passagers sur les lacs et les océans furent retirés du service comme la plupart des tramways. Les aficionados pleurèrent leur disparition et quelques éditoriaux soulignèrent les inconvénients de cette perte. Toutefois, en général, ni le gouvernement ni le public ne s'attendaient à ce que ces modes de transport ne survivent s'ils n'étaient plus concurrentiels. En ce qui concerne les trains de voyageurs, c'était toutefois une autre question. Le chemin de fer avait joué un rôle tellement crucial dans un passé récent et sa mythologie était mêlée de si près à l'histoire nationale que leur abandon ne pouvait pas être considéré comme une simple étape du progrès technologique. De plus, étant donné la politique solidement établie à l'égard des transporteurs publics, de nombreux précédents permettaient de traiter les chemins de fer comme un service public. Il y avait également de plus en plus de précédents en faveur du subventionnement des services ferroviaires au nom de l'intérêt national ou régional. Les courants nationalistes qui débutèrent au milieu des années 1950 compliquèrent la situation. L'abandon des lignes de chemin de fer semblait affaiblir le Canada. Les disparités régionales furent invoquées, car les localités isolées et les petits centres urbains se plaignirent que la destruction du service ferroviaire les privait de la place qui leur revenait au sein de la nation. Tous ces débats se déroulèrent dans le contexte d'un déficit croissant du service voyageurs et du resserrement de la compétitivité dans l'industrie des transports.

On peut, en gros, diviser l'après-guerre en deux parties. La première, qui s'étend de 1945 au milieu des années 1960 correspond à une période d'incertitude en ce qui concerne le transport des voyageurs et la politique à cet

égard. Soumis à des pressions à l'égard des tarifs-marchandises et des abandons de lignes, le gouvernement ne considérait pas vraiment le transport des voyageurs comme un problème distinct. Pendant ce temps, l'automobile et l'avion prenaient rapidement leur essor, ce qui modifia la situation financière du service voyageurs plus rapidement que les chemins de fer ne pouvaient ajuster leurs politiques ou leurs méthodes. Les compagnies ferroviaires étaient toujours désireuses d'offrir un service voyageurs, mais elles semblaient sous-estimer, ainsi que le gouvernement, les changements nécessaires pour faire face aux nouvelles conditions de l'après-guerre. Le Rapport de la Commission royale sur les transports de 1961 (Commission MacPherson) et l'adoption de la *Loi nationale sur les transports* (1967) marquèrent une transition assez lente vers la deuxième période de l'après-guerre. Le gouvernement reconnaissait alors que le réseau ferroviaire voyageurs, autrefois puissant, n'était plus autant en mesure de concurrencer les autres modes de transport. Il s'efforça de régler la situation en autorisant l'abandon de certaines lignes et en accordant des subventions, en fonction des circonstances sociales et économiques. À partir de ce moment-là, les trains de voyageurs furent subventionnés et diverses mesures politiques cherchèrent à établir un juste équilibre entre les exigences du public qui voulait le maintien des services et le désir du gouvernement de réduire ses subventions et de rationaliser le système.

Deux faits relient ces périodes distinctes. Après la guerre, le gouvernement intensifia ses activités et ses études dans le domaine des transports. Il y eut deux commissions royales sur les problèmes ferroviaires en l'espace de dix ans. Entre les deux, une troisième commission (la Commission Gordon)¹⁸⁵, examina la question dans le cadre des perspectives économiques du Canada. Les tarifs-marchandises et voyageurs, qui étaient restés plus ou moins stables pendant une génération, furent majorés à plusieurs reprises, puis réduits, puis subventionnés lorsque le gouvernement chercha un remède face à l'évolution de la situation. L'importance et la diversité des subventions se multiplièrent¹⁸⁶. Pendant tous ces changements, le gouvernement et le public furent aux prises avec deux grands problèmes. Premièrement, comme le dit un économiste des transports de l'après-guerre, il s'agissait de voir si «les services de transport devaient être considérés comme une activité commerciale au même titre que les magasins à rayons, les usines ou les exploitations agricoles ou bien comme des organismes presque philanthropiques dans lesquels le rapport coûts-recettes était subordonné à l'intérêt public?»¹⁸⁷ Le deuxième problème était qu'il fallait reconnaître

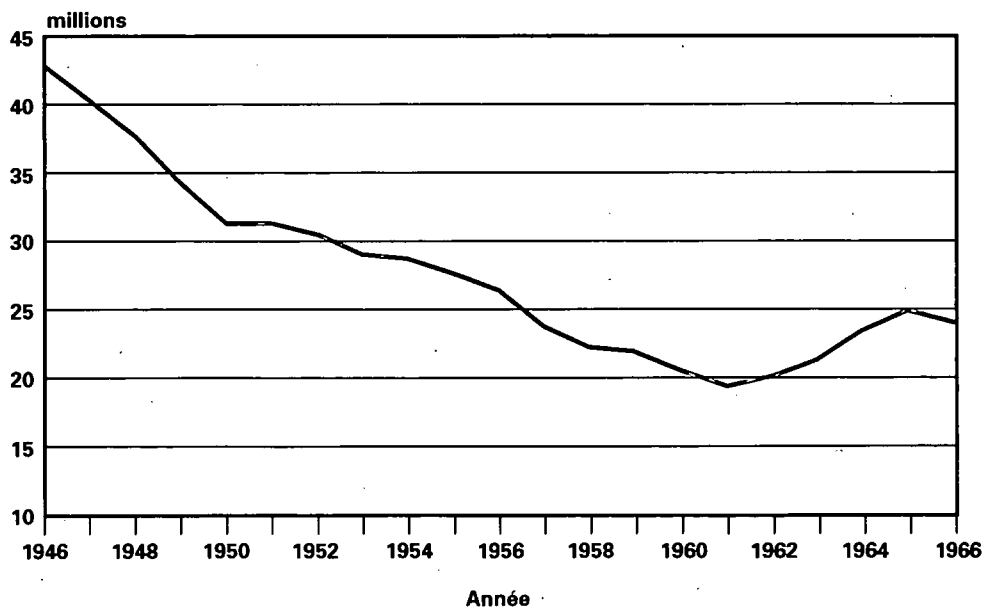
qu'une réglementation résultant des pouvoirs et du monopole des chemins de fer devait être révisée compte tenu de la faiblesse du train face à l'automobile, à l'autocar et à l'avion.

LE RESSERREMENT DE LA CONCURRENCE AU COURS DE L'APRÈS-GUERRE

Il est facile de démontrer qu'après la Seconde Guerre mondiale, les chemins de fer perdirent peu à peu leur hégémonie sur le transport terrestre. Tout le confirme. Après les niveaux records atteints pendant la guerre, la clientèle de voyageurs des chemins de fer diminua brutalement. Comme le montrent les figures 16 et 17, les compagnies ferroviaires constatèrent rapidement que le trafic enregistré pendant la guerre était artificiellement élevé. Également, la circulation en automobile augmenta de façon spectaculaire une fois levées les restrictions imposées pendant le conflit. Un fléchissement inexorable de la position absolue et relative des chemins de fer s'amorça et se poursuivit jusqu'à ce qu'à la fin des années 1950 le trafic retombe aux mêmes niveaux que pendant la crise de 1929.

Figure 16

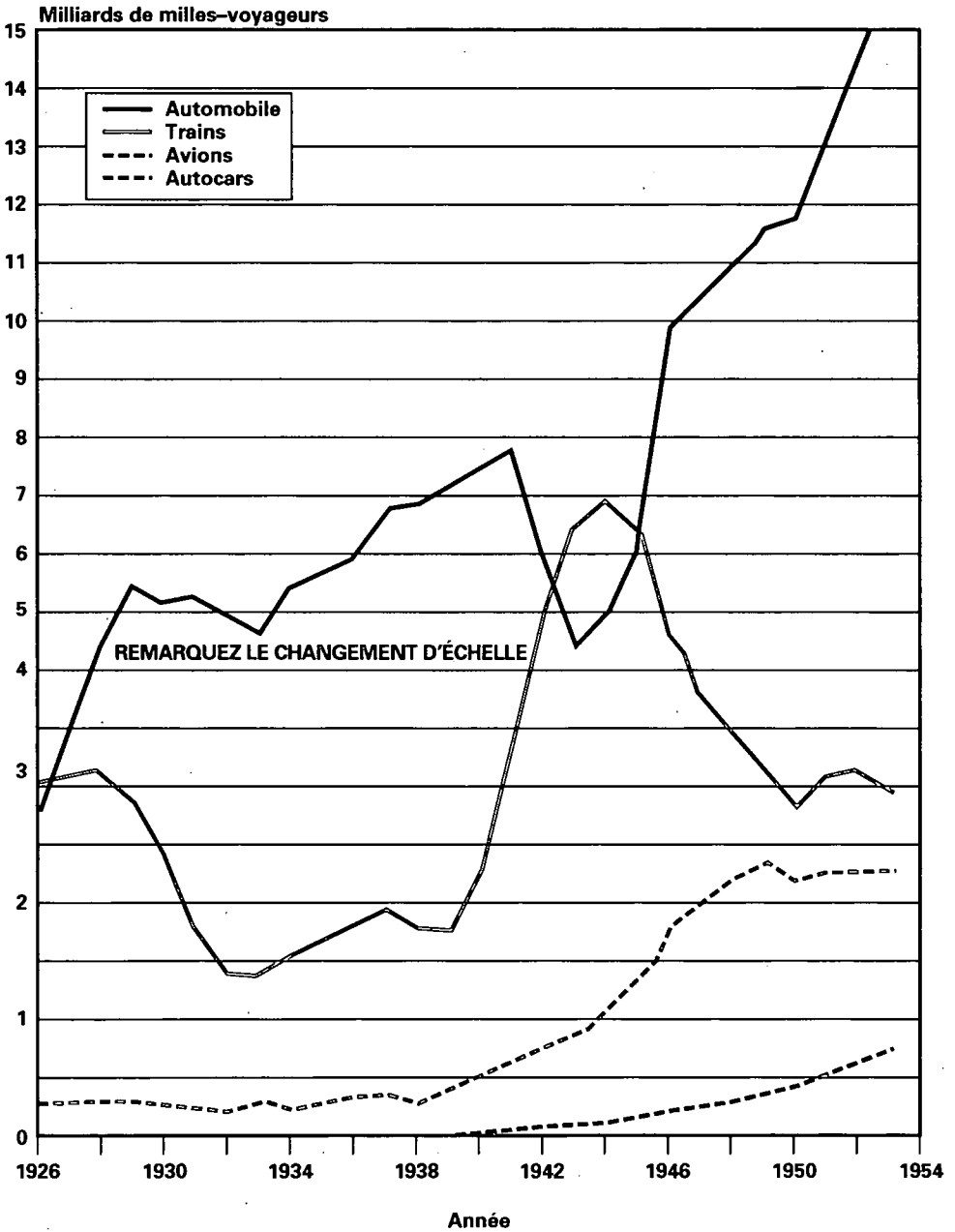
NOMBRE DE VOYAGEURS FERROVIAIRES



Source : Statistique Canada (anciennement Bureau fédéral de la Statistique),
Annuaire du Canada.

Figure 17

VOYAGES ANNUELS FAITS AU CANADA, EN MILLES-VÉHICULES, 1926-1953



Source : Gordon Donald Campbell, *An Analysis of Highway Finance and Road User Imposts in Canada*, thèse de doctorat, Purdue University, 1956, p. 62.

Les recettes diminuèrent au même rythme que la clientèle. Les chemins de fer ne pouvaient pas majorer leurs tarifs pour compenser la perte de clients, car cela n'aurait fait qu'accélérer la désertion vers d'autres modes de transport. Ils durent plutôt baisser leurs tarifs pour conserver leur clientèle. Ils offrirent des forfaits-excursions, des rabais et des tarifs de groupe pour attirer les voyageurs. Certaines de ces mesures portèrent leurs fruits, mais la tendance générale était irréversible. C'est d'autant plus frappant que les recettes diminuaient même si la population canadienne augmentait rapidement à la suite de la fameuse explosion des naissances et de la forte immigration qui suivit la guerre. Comme le montre le tableau 3, la population faisait moins de voyages en train par habitant. Le rail était un mode de transport moins courant dans les années 1960 qu'il l'avait été ne serait-ce que 15 ans plus tôt. La tendance à long terme était encore plus marquée. Au début des années 1960, le Canadien moyen voyageait cinq fois moins par le train que ses grands-parents ne l'avaient fait dans les années 1920.

Tableau 3

RECETTES ET CLIENTÈLE ANNUELLES DU SERVICE FERROVIAIRE VOYAGEURS, 1946-1966

Année	Recettes du service voyageurs (en millions de dollars de 1971)	Voyages par Canadien
1946	222,22	3,53
1947	178,46	3,26
1948	148,31	2,99
1949	146,72	2,60
1950	131,66	2,27
1951	134,85	2,21
1952	134,17	2,09
1953	128,36	1,93
1954	121,81	1,86
1955	122,96	1,73
1956	124,53	1,62
1957	122,91	1,38
1958	106,47	1,25
1959	100,27	1,20
1960	93,14	1,09
1961	81,60	1,03
1962	79,84	1,04
1963	77,07	1,09
1964	81,04	1,19
1965	81,61	1,25
1966	75,21	1,16

Source : Statistique Canada, *Statistiques historiques du Canada*, deuxième édition, F.H. Leacy (Édit.), 1983, séries T44, T62.

Dans les années 1930, les chemins de fer avaient souffert en même temps que le reste de l'économie. Cette fois, leurs recettes diminuaient malgré la prospérité nationale. À l'exception de deux brèves récessions, le Canada connut un essor économique durable la fin de la guerre jusqu'à la fin des années 1960. Néanmoins, cet essor économique ne fit qu'exacerber les difficultés du transport ferroviaire des voyageurs vu qu'il permit une implantation plus rapide d'autres formes de technologies, soit l'automobile et l'avion.

LES AUTOMOBILES ET LES ROUTES DE L'APRÈS-GUERRE

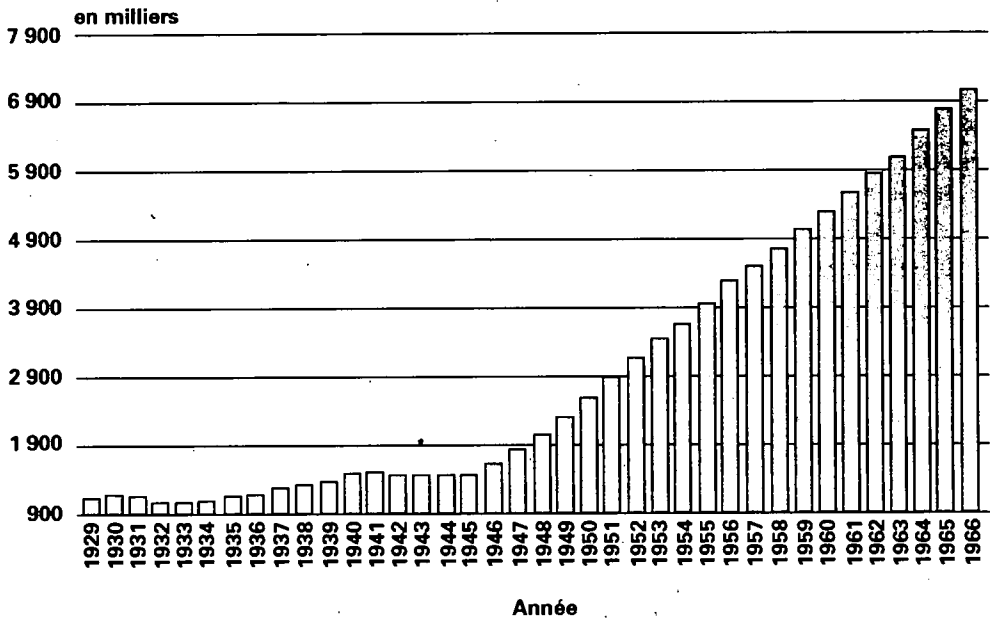
À la fin de la guerre, l'automobile offrait un exemple classique de demande refoulée. La guerre avait apporté le plein emploi et le pays s'était rapidement sorti de la dépression. Dans des circonstances normales, le parc automobiles vieillissant que possédaient les Canadiens aurait été renouvelé sur plusieurs années. De nouveaux acheteurs seraient entrés sur le marché au fur et à mesure que les circonstances économiques l'auraient justifié. Toutefois, comme nous l'avons vu, la production d'automobiles fut stoppée pendant la guerre. Ce sont donc les chemins de fer qui accaparèrent la clientèle de voyageurs. Néanmoins, la demande d'automobiles continuait de s'accroître et, après la guerre, l'auto était considérée non plus comme un luxe, mais une nécessité.

Pour libérer cette demande refoulée, il suffisait que survienne une période de prospérité. C'est ce qui arriva. La période qui s'écoula de 1945 à la fin des années 1960 fut l'une des plus prospères de l'histoire du Canada. Le niveau de vie du Canadien moyen doubla au cours de ces années et l'automobile apparut aux gens comme un élément absolument indispensable de la hausse de leur niveau de vie. Après être resté stationnaire pendant une quinzaine d'années, le nombre d'immatriculations d'automobile explosa après la guerre (voir figure 18). En 1946, malgré une production limitée d'automobiles, le nombre d'immatriculations augmenta de 74 000 et de 136 000, en 1947. En 1952, le nombre de véhicules immatriculés était deux fois plus élevé qu'en 1945. On estime que plus de 50 pour cent des familles canadiennes possédaient alors une automobile. «Autrement dit, déclara un observateur contemporain, les progrès accomplis en sept ans sur le plan de la production et de la possession d'un véhicule à moteur, équivalaient à ceux des 45 années précédentes»¹⁸⁸. Ce n'était que le début. Dix ans plus tard, le nombre d'automobiles immatriculées avait de nouveau doublé. En 1945, un Canadien sur huit possédait une voiture. En 1954, c'était un sur quatre et, en 1965, un sur trois.



Figure 18

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES AUTOMOBILES



Source : Statistique Canada, *Statistiques historiques du Canada*, deuxième édition, F.H. Leacy (Édit.), 1983, séries T147-194.

Les caractéristiques de l'automobiliste avaient également changé. Premièrement, l'appartenance à une certaine classe sociale n'était plus un obstacle sérieux à la possession d'une automobile. Dans les années 1960, tout le monde sauf les gens très pauvres possédait une voiture et ce sont d'autres facteurs tels que l'âge ou les handicaps physiques qui empêchaient d'en posséder une plutôt que le revenu. Deuxièmement, les variations régionales sur le plan de la possession d'une automobile par habitant s'atténuèrent. Depuis le départ, l'Ontario avait eu davantage d'automobiles par habitant que les autres provinces. C'était toujours le cas en 1945. L'Ontario possédait alors largement deux fois plus d'automobiles par habitant que le Québec, par exemple. Par contre, les différences qui existaient encore entre les provinces au milieu des années 1960 étaient relativement faibles¹⁸⁹. L'automobile était devenue un objet de grande consommation.

Certains détracteurs ont critiqué l'automobile des années 1950. Ils ont souligné, à juste titre, qu'elle était trop puissante, ridiculement dangereuse et polluante. Ces critiques ne reflétaient pas l'opinion publique. Les

Nord-Américains furent très attachés à leur automobile au cours des décennies de l'après-guerre car, même s'il ne s'agissait pas du véhicule idéal, la voiture des années 1950 représentait une grosse amélioration par rapport aux modèles antérieurs. Elle était plus puissante, elle roulait mieux, elle était chauffée et, à compter du milieu des années 1950, elle était souvent équipée d'une radio. Le travailleur moyen de 1955 pouvait s'offrir un véhicule infiniment supérieur à celui de ses parents. De plus, pour la famille qui résidait en banlieue, l'automobile était indispensable. Il n'existait aucun autre mode de transport aussi rapide et aussi économique pour les banlieues dont la population était clairsemée. Autrement dit, ce sont des raisons pratiques qui furent à l'origine de la passion pour l'automobile.

L'automobile des années 1950 n'était pas simplement un instrument commode. Au cours des décennies qui suivirent la guerre, l'opinion publique considérait que tout ce qui était moderne était bon. Les vieilles méthodes de l'époque victorienne ou, plus récemment, l'immobilisme de la dépression devait céder la place aux techniques et aux conceptions nouvelles. Ce qui était ancien représentait la pauvreté aux yeux des Canadiens tandis qu'à l'étranger c'était la sécurité ou un manque de confiance. Les méthodes et technologies nouvelles symbolisaient la créativité technologique de la société occidentale, celle qui avait permis de gagner la guerre¹⁹⁰. C'était une ère technologique et l'automobile était le produit de la technologie le plus à la portée du citoyen moyen.

L'enthousiasme moderniste était autant centré sur la conception que sur la technologie. On croyait que les démocraties de l'après-guerre étaient en train de bâtir une nouvelle société sur les ruines de la guerre et de la crise économique. Les bungalows de style «ranch», les édifices modernes que l'on construisit un peu partout dans les villes et les grands projets de travaux publics comme la Voie maritime du Saint-Laurent et le pipe-line Trans-Canada témoignaient de la conviction que les techniques modernes appliquées à l'environnement physique apporteraient le progrès. La conception des objets reflétait ce que l'on a fort bien appelé le «syndrome populuxe» qui se traduisait par la fabrication d'articles de grande consommation bon marché, imitant des produits de luxe¹⁹¹. Tous les beaux discours sur le progrès et le développement trahissaient également une certaine insécurité. La possession de biens familiaux revêtait beaucoup d'importance pour une génération de Canadiens qui avaient grandi dans les taudis de la crise de 1929 ou les logements surpeuplés de la guerre.

L'automobile avait d'autant plus d'attrait qu'elle répondait à deux sentiments profondément ressentis à l'époque soit la confiance dans la technologie et l'insécurité. D'une part, avec sa transmission «Hydro-glide», sa ligne profilée et tous ses chromes, l'automobile était un parfait exemple de «populuxe» et des noms très suggestifs comme ceux de Strato-Chief, Rocket '88, Bel Air et Biscayne étaient associés délibérément à la technologie et au luxe. D'un autre côté, l'automobile reflétait le désir des Nord-Américains de la génération de l'après-guerre d'élever leur famille dans un confort et une sécurité qu'ils n'avaient pas connus eux-mêmes dans leur enfance. «Donnez à votre famille la sécurité d'une grosse voiture», annonçait une réclame pour Chevrolet montrant des parents et leur deux enfants roulant sur la grande route¹⁹². Ford chercha délibérément à exploiter les espoirs et les angoisses de l'époque en écrivant sa propre version de l'histoire de l'automobile dans une annonce d'une page intitulée «L'évasion vers la nature». Cette histoire faisait contraster la pollution et la violence du centre-ville avec la paix et la tranquillité de la banlieue. «Toute la population quitte la ville de béton et d'acier pour se diriger vers l'air pur, la lumière, les arbres et les grands espaces des banlieues»¹⁹³.

Comme l'indiquent les annonces publicitaires ci-dessus, c'est un mode de vie qu'elles cherchaient à vendre. Pratiquement sans exception, l'automobile et son fier propriétaire étaient représentés dans un cadre champêtre. On voyait généralement un couple marié qui était parfois accompagné d'autres personnes. Le paysage était toujours agréable, souvent automnal (c'est la période où sortaient les nouveaux modèles) et l'automobile était fréquemment associée à un pique-nique ou à des activités sportives. Un exemple typique est l'annonce publiée par General Motors qui montrait un homme en train de pêcher dans une crique paradisiaque dans un vallon boisé. Sur la rive du cours d'eau se trouve sa nouvelle Chevrolet. «Quand George Martin va pêcher, dit l'annonce, il oublie ses soucis. Il oublie les missiles (c'était en 1961), les impôts et les autres problèmes de la vie quotidienne»¹⁹⁴.

La route, qui est le corollaire de l'automobile, faisait appel à la plupart des mêmes valeurs. Elle était, elle aussi, le produit de la technologie et cherchait à transformer la qualité de vie des gens grâce au développement physique de l'infrastructure. Quand la construction de l'autoroute Gardner fut annoncée par le conseil de l'agglomération urbaine de Toronto, le *Telegram* publia en manchettes un seul mot : «Whoosh»¹⁹⁵. La rapidité et la liberté

qu'offrait l'automobile ne voulaient rien dire sans la route conçue pour la recevoir.

Sur un plan plus pratique, la circulation routière était devenue si importante que la prospérité économique reposait, dans une large mesure, sur un bon réseau routier. En fait, les discours sur l'importance de l'infrastructure routière rappellent les débats antérieurs sur les chemins de fer. Une étude réalisée par le gouvernement ontarien en 1956 faisait valoir l'existence «d'un rapport direct entre le niveau de l'activité économique et le volume de la circulation routière», après quoi elle dressait un inventaire des rapports de cause à effet soulignant la nécessité d'avoir de bonnes routes. «L'augmentation de la production industrielle, agricole et minière ainsi que l'expansion du commerce et du tourisme sont favorisées par le transport routier. À leur tour, ces activités exigent de meilleures routes. L'élévation du niveau de vie et l'augmentation des temps de loisir que permet un accroissement de la production se reflètent dans l'augmentation du nombre de propriétaires d'automobile et des voyages en auto»¹⁹⁶. Un rapport publié au Québec peu après la guerre établissait ce lien de façon encore plus catégorique. Les routes, disait-il, revêtent «une importance primordiale pour le développement futur de notre province»¹⁹⁷. R.O. Swain, le directeur de la International Federation of Highways, envisagea des répercussions encore plus importantes lors d'un discours qu'il prononça à Toronto, en 1954. «Les routes de demain assureront la distribution efficace et efficiente des marchandises et des denrées de façon à améliorer le niveau de vie de tout le monde». Néanmoins, cela ne se limitait pas au transport des marchandises. «Les routes de demain permettront aux Canadiens de l'Est et aux membres de votre propre famille, de l'Ouest du pays, d'entretenir des rapports meilleurs et plus étroits. Vous augmenterez également le niveau de vie général en coopérant de plus près avec vos voisins de l'hémisphère occidental»¹⁹⁸.

Avec le recul, ce qui frappe le plus dans les discours prononcés entre 1945 et 1965 sur les routes et les automobiles est ce que l'on pourrait appeler «l'absence de doute». Au cours des décennies plus récentes, comme nous le verrons, la prolifération de l'automobile a suscité un débat animé. Les préoccupations écologiques, le désir des citoyens de préserver la vie de quartier et la réaction contre le matérialisme effréné des décennies antérieures ont donné naissance à une conception contraire au puissant



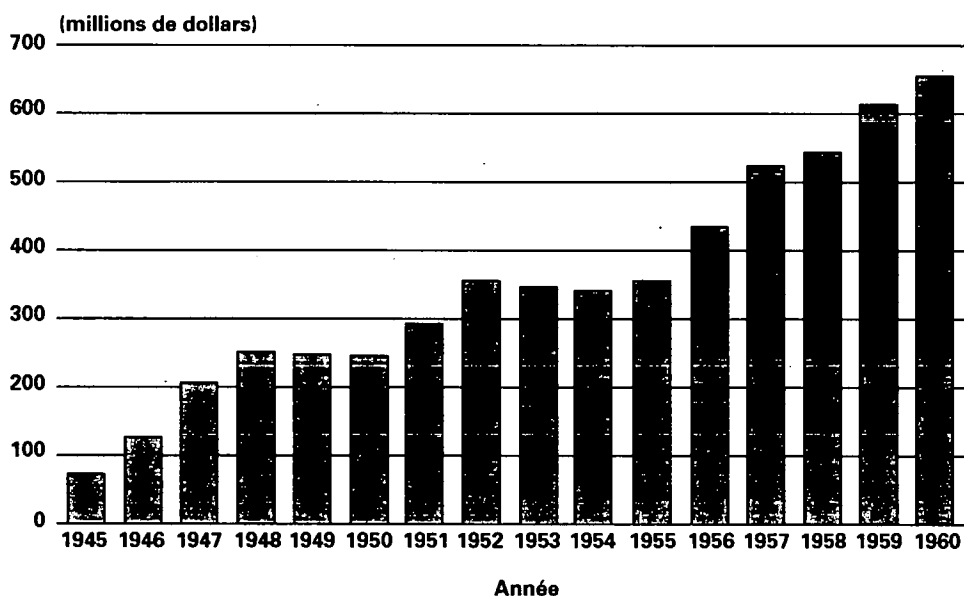
sentiment de liberté et d'évasion qu'évoquait l'automobile. Les années 1950 et le début des années 1960 n'étaient toutefois pas propices à ce genre de débat. C'était une époque où l'on était si peu conscient de la pollution que les architectes concevaient des «garages à vivre» une pièce servant à la fois de salle familiale et de garage. Il était ainsi possible de réunir dans la même pièce les symboles du modernisme que sont l'automobile et la télévision¹⁹⁹! Il s'agissait non pas de limiter l'expansion de l'automobile, mais plutôt de construire suffisamment de routes pour les accueillir. Un ministre des Travaux publics exprima très bien la mentalité de l'époque après s'être plaint de la façon dont la production automobile avait envahi les routes canadiennes. «Je ne dis pas qu'il soit mauvais de fabriquer des automobiles, mais seulement qu'il est regrettable que nous ne puissions pas leur offrir des routes modernes»²⁰⁰. Cette déclaration résume bien la politique routière de deux décennies.

Cette mentalité de l'après-guerre eut d'énormes répercussions sur la politique gouvernementale et l'état des routes canadiennes. En 1945, les taxes imposées aux usagers des véhicules à moteur produisirent 119,8 millions de dollars, soit beaucoup plus que les 73 millions que les provinces consacraient au réseau routier. Quinze ans plus tard, une économie prospère et une forte augmentation du nombre de véhicules immatriculés portèrent les recettes de ces taxes à plus de 530 millions. Comme le montre la figure 19, les provinces avaient toutefois augmenté leurs dépenses dans une proportion encore plus forte, les portant à 657 millions. Par conséquent, les recettes fiscales couvraient environ 80 pour cent des dépenses.

Ces chiffres révèlent plusieurs tendances. Premièrement, depuis les années 1920, les provinces assumaient une part de plus en plus importante des frais de voirie. Au cours des 15 années qui suivirent la guerre, les dépenses des provinces furent multipliées environ par neuf. Par contre, les dépenses municipales n'augmentèrent que de deux fois et quart. Deuxièmement, entre 1945 et 1960, les frais reliés au transport représentaient la plus grosse dépense des gouvernements provinciaux et absorbaient environ 22 pour cent de leur budget total. En 1975, par contre, la santé, l'éducation et les services sociaux furent tous plus coûteux que le transport. Les années 1950 furent vraiment l'époque de l'amélioration de l'infrastructure²⁰¹.

Figure 19

DÉPENSES DES PROVINCES POUR LA VOIRIE, 1945-1960



Source : Tiré de l'Annuaire du Canada, 1945-1963.

Il est difficile de décrire exactement, de façon cohérente, ce qui fut accompli entre 1945 et 1965, si ce n'est en disant que ce fut une période de développement rapide. En effet, au milieu du siècle, les provinces présentaient des disparités en ce qui concerne le nombre et la qualité des routes. Le sud de l'Ontario était déjà assez bien pavé, même avant le début de la guerre. Par contre, quand Terre-Neuve entra dans la Confédération, en 1949, il était toujours impossible de traverser l'île en voiture et il n'y avait pratiquement aucune route pavée à l'extérieur des environs immédiats de Saint-Jean. Il y avait également des différences énormes d'une province à l'autre. Le sud de la partie continentale de la Colombie-Britannique disposait également d'un bon réseau routier, mais une bonne partie de l'intérieur de la province était inaccessible par la route une partie de l'année et même l'été, elle n'était desservie que par des chemins de terre ou de gravier.

Néanmoins, certaines tendances distinctes se dégagent, ce qui permet une certaine généralisation²⁰². On peut dire qu'au cours de cette période le réseau routier a été amélioré plutôt qu'étendu. En 1965, la longueur totale des routes canadiennes était à peu près la même que 20 ans plus tôt. Ce qui

avait changé, c'était la qualité des routes principales et secondaires étant donné que l'on avait redressé les virages, amélioré le revêtement et éliminé des passages à niveaux. Les centres d'intérêt changèrent également avec le temps. Au début (à peu près jusqu'au milieu des années 1950), on semble avoir cherché surtout à augmenter la longueur de routes pavées. Les provinces cherchèrent à étendre les routes qui existaient déjà aux abords des grandes villes pour relier les petites villes et localités. En Ontario, par exemple, la longueur des routes pavées augmenta de 50 pour cent entre 1945 et 1955. Cette progression fut encore plus impressionnante dans les autres provinces, qui avaient beaucoup de retard à rattraper²⁰³.

À la fin des années 1950, l'accent fut mis de nouveau sur les routes entourant les grandes villes et les axes les joignant les unes aux autres. L'encombrement des principales artères entre les grands centres urbains posait un sérieux problème. Les urbanistes et les gouvernements s'intéressèrent donc aux routes à voies multiples ou autoroutes. En 1945, la seule autoroute interurbaine qui existait au Canada était l'autoroute Queen Elizabeth entre Toronto et Hamilton. Elle avait été ouverte en 1937. Même six ans après la guerre, il n'y avait au Canada qu'environ 202 milles (325 km) d'autoroute, presque entièrement en Ontario. Au milieu des années 1960, ce chiffre était passé à 1 646 milles (2 649 km)²⁰⁴. Un grand nombre des routes que les automobilistes du pays connaissent le mieux furent planifiées et construites sur une période de dix ans, du milieu des années 1950 au milieu des années 1960. Il s'agit notamment de l'autoroute 401, en Ontario, dont la construction avait commencé avant, mais qui ne fut terminée qu'au début des années 1960; de la 403, qui relie la 401 à l'autoroute Queen Elizabeth, à Toronto; de l'autoroute des Laurentides, qui fut construite à la fin des années 1950, de l'autoroute de Sherbrooke, dont la construction remonte au début des années 1960; de la route jumelée n° 2, en Alberta, entre Edmonton et Calgary; de la route jumelée qui part de Vancouver, vers l'Est, pour rejoindre Hope; de la Manitoba Ring Road et du Queensway, à Ottawa²⁰⁵. Rien ne symbolisait mieux les changements survenus depuis la guerre que l'apparition, dans tout le pays, de ces autoroutes à plusieurs voies, dont l'accès était limité et où la vitesse était élevée.

Même s'il n'y a pas de province «typique», ce qui s'est passé au Québec au cours de ces années illustre bien le genre d'activité qui eut lieu à l'époque. Jusqu'au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, le Québec n'avait consacré que des efforts intermittents à la construction de l'infrastructure

routière. Il y avait à cela plusieurs raisons. Premièrement, le nombre de propriétaires d'automobile était beaucoup plus faible au Québec qu'en Ontario. Au début de la guerre, par exemple, le Québec avait 225 000 véhicules à moteur alors qu'il y en avait plus de 700 000 en Ontario. Deuxièmement, la politique gouvernementale vantait les vertus de la vie paroissiale et rurale et ne croyait pas très utile de construire des routes qui rapprocheraient davantage la campagne de la ville. De plus, ce même conservatisme faisait hésiter le gouvernement à se lancer dans de grosses dépenses.

En 1944, toutefois, une commission gouvernementale examina l'état des routes du Québec. Elle les trouva pitoyable à l'extérieur des grands centres urbains et nuisibles au commerce, au tourisme et même à la vie rurale tellement appréciée. Ce revirement était d'origine politique, dans une certaine mesure, étant donné que le parti de l'Union nationale venait de retourner au pouvoir et qu'il pouvait reprocher à son prédécesseur le Parti libéral, le mauvais état des routes québécoises. Néanmoins, ce rapport était exact. En 1945, environ 10 pour cent seulement des routes du Québec étaient pavées et environ 50 pour cent d'entre elles étaient revêtues d'autre chose que de simple terre battue. Également, environ 10 pour cent seulement des routes à l'extérieur des municipalités restaient ouvertes en hiver. La majeure partie des routes étaient saisonnières, raboteuses et inadéquates pour l'automobile moderne²⁰⁶.

Cette situation devenait de plus en plus intolérable. À la fin de la guerre, on assista à une forte croissance du nombre d'automobiles au Québec, comme partout ailleurs au Canada. Le gouvernement reconnaissait que même l'agriculteur avait de plus en plus besoin de bonnes routes pour vendre ses produits et aussi comme commodité sociale. Le gouvernement se lança donc dans un programme de reconstruction des routes de la province. En 1945, le budget affecté à la voirie s'élevait à 25 millions de dollars. En 1955, il se chiffrait à plus de 93 millions²⁰⁷. Au départ, on voulut surtout améliorer les routes rurales. Le programme gouvernemental qui avait été créé, en partie, pour faire du favoritisme, en partie pour des raisons idéologiques et en partie par nécessité améliora énormément la situation. Comme l'indique la figure 20, qui reproduit la carte originale, au milieu des années 1950, d'importants travaux de réfection avaient été réalisés dans toute la région de Gaspé, la région du Saguenay et les Laurentides. Le Québec pouvait se vanter de ce que près de 25 pour cent de ses routes étaient pavées, ce qui représentait la plus forte proportion au pays²⁰⁸. Il était désormais possible

de rouler du Nouveau-Brunswick à la frontière de l'Ontario sur des routes modernes pavées. Également, du moins dans le sud de la province, la plupart des agriculteurs n'étaient qu'à quelques milles au plus de la route pavée. Des progrès tout aussi spectaculaires avaient été réalisés sur le plan du déneigement en hiver. En 1956, les trois quarts du réseau routier de la province étaient ouverts d'un bout à l'autre de l'année.

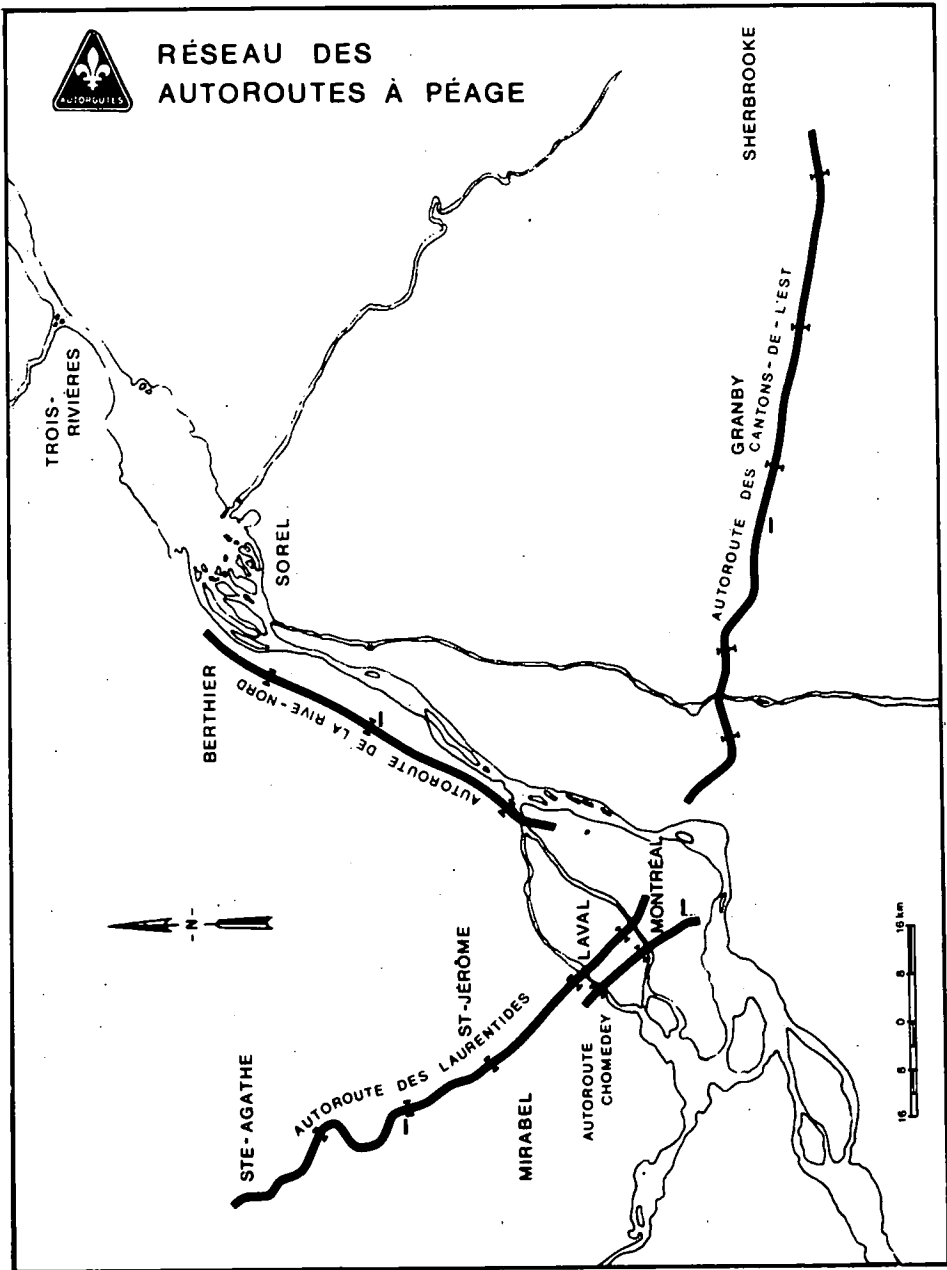
À la fin des années 1950, le plan de 1944 commença à perdre de son élan. Les routes des paroisses s'étaient nettement améliorées, mais comme dans le reste du pays, de sérieux problèmes de congestion se posaient autour des grandes villes. Le problème était particulièrement grave à Montréal. Entre 1937 et 1954, la circulation tripla entre le nord de la ville et les Laurentides et malgré les améliorations apportées, les routes restaient congestionnées. En 1957, le gouvernement adopta une nouvelle approche, ou en réinventa peut-être une ancienne, pour résoudre ce problème grandissant.

Il constitua l'Office de l'autoroute Montréal-Laurentides (OAML). Il s'agissait d'un organisme privé qui, au moyen de fonds empruntés au gouvernement, devait construire une autoroute moderne à six voies entre Montréal et Saint-Jérôme. L'Office termina la construction de l'autoroute de 39 milles (63 km), en 1959, et l'exploita comme route à péage. Comme au XIX^e siècle, il s'agissait de faire payer le public pour un service de qualité supérieure, dans ce cas une autoroute que les Montréalais pouvaient parcourir, sans interruption, à une vitesse de 70 milles à l'heure (110 km/h), pour se rendre à leur lieu de villégiature favori²⁰⁹. Cette route une fois terminée, l'OAML reçut un nouveau mandat pour entreprendre la construction d'autoroutes au sud du Saint-Laurent. Finalement, une série d'autoroutes firent partie intégrante du réseau routier du Québec (voir la figure 21, qui est une reproduction de la carte originale).

Le Québec illustre bien les difficultés que les cas particuliers et les généralisations peuvent poser lorsqu'on discute des routes. Le cas du Québec était particulier en raison de l'idéologie de son gouvernement et du fait qu'il confia certains de ses projets à une administration routière semi-privée. En même temps, il était typique de la situation générale au Canada décrite ci-dessus. Au départ, il s'agissait surtout d'étendre les routes pavées au-delà des grands centres. Puis, à la fin des années 1950 et au début des années 1960, on chercha de nouveau à résoudre le problème de la congestion des artères dans les grands centres urbains. D'autre part, comme les autres provinces, le Québec chercha à régler le problème en construisant des

Figure 21

RÉSEAU DES AUTOROUTES À PÉAGE AU QUÉBEC



Source : Carte reproduite de l'Office des autoroutes du Québec, *Rapport d'activités*, 1981, p. 5.

autoroutes. Des routes à voies multiples sur lesquelles la limite de vitesse était élevée et dont l'accès était limité semblaient offrir la solution.

Au Québec comme dans les autres provinces, la transformation massive du réseau routier canadien ne se fit pas sans difficulté. Le gouvernement consacra énormément d'argent et de ressources physiques nationales à la construction de routes dans les années qui suivirent la guerre. Comme le déclara une personne qui prit la parole devant l'Association canadienne des bonnes routes (CGRA), les années 1950 «furent la période la plus frénétique» de l'histoire de la construction du réseau routier²¹⁰. Le problème n'était pas le manque d'argent. Les gouvernements connaissaient une période de prospérité et le public semblait très enthousiaste vis-à-vis de la construction de routes. Un sondage fait en 1954, une année où d'importants travaux avaient déjà été réalisés, demandait au public s'il serait prêt à payer des taxes plus élevées pour financer la construction d'autres routes. Les répondants étaient pour à deux contre un. Un ministre de la Voirie déclara : «aucun gouvernement ne peut prétendre que le public ou des contribuables récalcitrants l'empêchent de mener à bien son programme de voirie»²¹¹.

Le problème était surtout dû aux ressources matérielles et humaines que cela exigeait. Les provinces, et surtout les petites, avaient besoin d'experts pour régler les difficultés techniques complexes que posait la construction de routes modernes. C'était à une époque où l'on manquait d'ingénieurs et il était souvent très difficile de recruter ou de garder des ingénieurs des travaux publics compétents et expérimentés. Le même problème se posait pour la main-d'œuvre qualifiée. De plus, pendant la guerre de Corée (1950-1953), le gouvernement imposa des règles de répartition pour des produits essentiels comme l'acier. De nombreuses provinces durent donc retarder énormément leurs programmes de construction de ponts²¹². Les gouvernements provinciaux cherchaient désespérément à satisfaire à la demande du public. Il n'est donc pas étonnant que l'on commença à exercer des pressions auprès du gouvernement fédéral pour qu'il joue un rôle actif dans l'expansion de l'infrastructure routière.

LA CRISE DU RÉSEAU ROUTIER ET LA PRÉSENCE FÉDÉRALE : 1949-1967

Jusque dans les années 1950, la participation du gouvernement fédéral à la construction des routes n'était que sporadique. Les diverses lois canadiennes sur la voirie, de 1919 à 1928, avaient octroyé une aide de 20 millions aux

provinces dans les années qui suivirent la Première Guerre mondiale. Dans les années 1930, environ 30 millions de dollars avaient été consacrés à un programme de voirie visant à venir en aide aux chômeurs. Toutefois, pendant et après la Seconde Guerre mondiale, le gouvernement fédéral s'était presque entièrement retiré de la construction routière. Entre 1946 et 1949, les dépenses qu'il fit à ce chapitre représentaient, en moyenne, moins de 4 pour cent de celles des provinces. En fait, la coopération entre les provinces avait été beaucoup plus importante qu'entre le gouvernement fédéral et ces dernières. La CGRA était devenue une tribune quasi interprovinciale sur la politique de voirie. Cet organisme était régulièrement présidé par des ministres provinciaux de la Voirie et financé par des fonds provinciaux. Le Good Roads Technical Council fournissait un service de liaison sur les cahiers des charges, les méthodes de construction et les matériaux de revêtement des routes. Il y avait également une coopération directe entre les provinces pour la construction routière. En effet, une route conduisant aux limites de la province ne servait pas à grand-chose si elle n'était pas reliée à une autre route.

Au début des années 1950, les provinces réclamèrent, à cor et à cri, l'aide du gouvernement fédéral. Elles invoquèrent plusieurs arguments à l'appui de leur demande. Premièrement, les pères de la Confédération n'avaient pas envisagé de routes modernes et une aide était donc indispensable. Deuxièmement, le gouvernement fédéral tirait divers avantages fiscaux de l'amélioration du réseau routier. Non seulement il imposait une taxe d'accise sur les automobiles et, pendant la guerre, il y avait eu une taxe fédérale sur l'essence, mais le commerce qui produisait des taxes fédérales dépendait des routes construites par les provinces. Comme A.R. Morrison, le président de l'Association canadienne des automobilistes, le déclara à un moment donné, la construction de l'infrastructure routière était toujours partie du principe que l'utilisateur devait payer. «Ceux qui bénéficient des routes devraient les financer». Comme le gouvernement fédéral en avait bénéficié, il devait donc payer²¹³. Troisièmement, au cours de cette période marquée par la Guerre froide, on chercha même à s'inspirer des précédents américains en faisant valoir qu'un beau réseau routier était indispensable à la défense nationale et civile. «En cas de guerre atomique, la seule défense de la population civile, c'est la fuite. Le transport comme tel ne pose pas de problème. Nous pourrions évacuer toute la population de nos villes si nous avons suffisamment de routes pour recevoir les véhicules»²¹⁴. Aucun de ces arguments n'avait sans doute beaucoup de poids à lui seul. Néanmoins, leur

répétition donne une idée de la crise à laquelle les provinces se trouvaient confrontées et indique qu'elles n'allaient probablement pas se plaindre de l'ingérence du gouvernement fédéral dans leur sphère de compétence.

La participation du gouvernement fédéral fut plus importante après la guerre. À la fin de la Seconde Guerre mondiale, les ministres et fonctionnaires fédéraux furent très portés sur la planification centrale. Le rapport Rowell-Sirois restait présent dans l'esprit des mandarins et, à une conférence fédérale-provinciale de 1945 sur la reconstruction, de nombreux plans furent proposés pour la mise en oeuvre de nouveaux programmes. Du point de vue pratique, le gouvernement fédéral possédait l'argent nécessaire. Malgré la dette causée par la guerre, sa situation financière était saine. Entre 1947 et 1957 il enregistra neuf années excédentaires sur dix²¹⁵. L'argent disponible permettait aux autorités de l'époque de suivre leurs penchants! Autrement dit, le climat général était tout à fait propice pour inciter le gouvernement fédéral à répondre de façon positive aux demandes des provinces.

La voirie présentait aussi un attrait particulier pour le gouvernement fédéral. Comme nous l'avons déjà vu, le réseau routier canadien avait une orientation régionale. C'était compréhensible étant donné que les provinces se chargeaient de sa planification. Néanmoins, pendant longtemps, les fervents de l'automobile, les planificateurs de l'infrastructure routière et les autorités fédérales déplorèrent l'absence de route transcanadienne. Dans les années 1950, il était possible, en théorie, du moins pendant l'été, de faire le trajet d'un océan à l'autre. Toutefois, en pratique, c'était une autre histoire. La liaison Est-Ouest était généralement médiocre et même inexistante dans certaines régions du pays. Quiconque voyageait d'Est en Ouest commençait par se diriger, invariablement, vers le sud de la frontière. Toutefois, il était naturel qu'une génération nationaliste et tournée vers les grands projets de développement rêve d'une route traversant le pays d'Est en Ouest.

La transcanadienne, sous sa nouvelle forme, fut mentionnée pour la première fois à la Conférence fédérale-provinciale sur la reconstruction de 1945, parmi les nombreux autres projets de l'après-guerre²¹⁶. Toutefois, contrairement à bien d'autres idées émises lors de cette conférence, elle ne fut pas étouffée par l'opposition des provinces. En 1948, une proposition plus précise en ce sens obtint l'appui de la plupart des gouvernements

provinciaux et, en 1949, Robert Winters, le ministre de la Reconstruction, déposa un projet de loi au Parlement²¹⁷. Ralliant les suffrages de tous les partis, la *Loi sur la route transcanadienne* fut promulguée en décembre 1949.

Les débats qui eurent lieu au Parlement au sujet de ce projet de loi sont révélateurs. On accorda davantage d'importance à la fierté nationale et au symbolisme qu'aux considérations commerciales. L'unité nationale, le commerce, la demande du public et la défense nationale furent autant de raisons que l'on invoqua pour entreprendre immédiatement la réalisation du projet. On avait le sentiment que la route était au XX^e siècle ce que le CP était au XIX^e siècle même si elle était loin d'exiger du gouvernement fédéral un apport financier aussi important. «Les pères de la Confédération, déclara un député, ont compris que l'aménagement d'un chemin de fer était une entreprise nationale. À son tour, le Gouvernement doit se rendre compte que c'est à lui qu'il incombe de construire une route transcanadienne»²¹⁸. Le ministre chargé du projet fit également entendre, un peu plus tard, le même son de cloche. «Notre entreprise est le projet de construction Est-Ouest le plus important auquel on se soit jamais attaqué depuis la construction du Canadien Pacifique et du Canadien National»²¹⁹.

Le projet de loi était assez simple et direct en soi. Comme pour bien d'autres programmes fédéraux-provinciaux, il prévoyait une entente de cofinancement. Le gouvernement fédéral acceptait de payer 50 pour cent du coût des projets routiers approuvés. L'organisme fédéral chargé au départ de la réalisation du projet fut le ministère de la Reconstruction, mais quand Robert Winters fut muté aux Travaux publics, il emmena avec lui le projet de route transcanadienne. Pour être approuvé, un projet de construction devait s'intégrer dans l'itinéraire de la transcanadienne. La construction devait respecter des normes précises que le gouvernement fédéral avait établies à la suite de négociations avec les provinces. Le gouvernement fédéral n'avait aucun droit de propriété sur la route une fois construite et il n'était pas responsable de son entretien²²⁰. Le projet de loi plafonnait la contribution fédérale à 150 millions de dollars et la date d'achèvement fut fixée pour décembre 1956. À la fin de l'année 1950, toutes les provinces, sauf le Québec et la Nouvelle-Écosse, avaient signé l'entente; la Nouvelle-Écosse la signa à son tour en 1952 et le Québec, en 1960. Entre-temps le Québec construisait toutefois sa route provinciale Est-Ouest selon les normes générales établies pour la transcanadienne si bien que la progression de cette dernière ne fut pas vraiment retardée par l'adhésion tardive du Québec²²¹.

Le rythme des travaux que prévoyait l'entente était trop optimiste. Étant donné le programme de voirie déjà très important qu'avaient la plupart des provinces, il leur fut impossible de consacrer suffisamment de ressources à la transcanadienne pour pouvoir l'achever pour 1956. Les provinces ne consacrèrent des ressources et des efforts à la transcanadienne que dans la mesure où celle-ci correspondait aux priorités provinciales. Par conséquent, la Saskatchewan et le Manitoba, par exemple, jugèrent très souhaitable d'avoir une bonne route Est-Ouest et elles firent énormément d'efforts en ce sens. Terre-Neuve voyait cette route et les fonds fédéraux qui l'accompagnaient comme une excellente occasion de doter toute l'île d'une voie de communication pavée, mais elle ne put pas agir très rapidement en raison de ses fonds limités et de l'état lamentable du réseau routier de la province. L'Ontario, quant à elle, s'intéressait surtout à la transcanadienne dans le sud de la province et elle ne consacra pas beaucoup d'efforts ou d'attention au tronçon qui longeait les Grands Lacs et qui posait plus de difficultés. La Colombie-Britannique se trouvait devant la tâche énorme d'avoir à traverser les montagnes et elle progressa lentement. Enfin, même si on avait voulu faire le maximum, ces travaux exigeaient davantage d'argent et de temps qu'on ne l'avait prévu au départ.

Les autorités fédérales firent d'abord des déclarations optimistes quant aux progrès de la transcanadienne, puis elles commencèrent à s'inquiéter. À moins que les provinces «n'augmentent sérieusement leurs efforts», déclara le ministère des Travaux publics, en 1954, rares sont celles qui pourront terminer les travaux dans les délais prévus²²². En 1955, aucune province ne semblait prête à le faire et, en octobre de la même année, on convoqua une conférence fédérale-provinciale pour modifier l'accord. Le gouvernement fédéral montra que sa situation financière était bonne et qu'il était déterminé à mener ce projet à bien en prolongeant jusqu'à 1960 le délai d'achèvement des travaux et en augmentant sa contribution financière en plus de modifier la formule de financement. Robert Winters, le ministre des Travaux publics, souligna que la plupart des provinces n'avaient fait aucun progrès réel sur environ 10 pour cent du parcours. Dans la plupart des cas, il s'agissait du tronçon le plus difficile ou le moins prioritaire de la route, au nord du lac Supérieur, en Ontario, par exemple. Winters créa donc la formule dite 90/10 selon laquelle le gouvernement fédéral allait payer 90 pour cent du coût de 10 pour cent de la longueur de la route, dans chacune des provinces²²³.

Cette initiative débloqua l'impasse. On s'attaqua à tous les tronçons et on réalisa de sérieux progrès, même sur les sections les plus difficiles.



Néanmoins, il s'agissait de travaux longs et coûteux. Le gouvernement fédéral dut porter sa contribution à 350 millions, en 1959 et à 400 millions, en 1960. Il prolongea le délai d'exécution à de nombreuses reprises. En 1962, il tint une cérémonie d'inauguration fastueuse qui fit l'objet de tout un battage publicitaire, à Rogers Pass²²⁴. En fait, cette cérémonie visait surtout à soigner ses relations publiques. Ce n'est qu'à la fin des années 1960, après avoir coûté plusieurs millions de dollars de plus que la transcanadienne fut vraiment terminée. Toutefois, lors de la cérémonie de Rogers Pass, il était enfin devenu possible de traverser le Canada en voiture d'un océan à l'autre²²⁵.

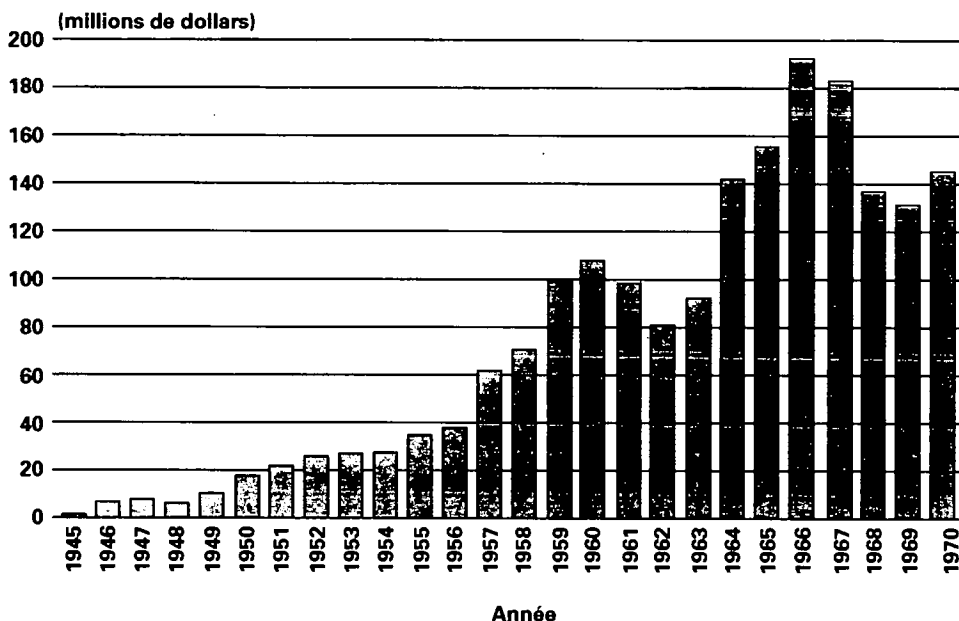
Le gouvernement fédéral entreprit d'autres projets routiers. Avant même que la transcanadienne ne soit achevée, le nouveau gouvernement Conservateur de John Diefenbaker lança son programme de «routes d'accès aux ressources», en 1958. Les ententes financières étaient les mêmes que pour la transcanadienne. Le gouvernement fédéral et les provinces se partageaient les coûts de moitié. Toutefois, dans un certain sens, ce programme établissait un précédent. Contrairement à la route transcanadienne, qui devait suivre un itinéraire précis et qui poursuivait un objectif nationaliste particulier, ce programme s'appliquait à n'importe quelle route et amenait le gouvernement fédéral à participer à la construction de routes le long des frontières des provinces²²⁶. C'est également un excellent exemple de ce que l'on appela plus tôt l'absence de doute. Ni le gouvernement, ni l'Opposition, ni aucun groupe d'intérêt ne souleva les questions écologiques et sociologiques que les projets visant le Nord allaient soulever plus tard²²⁷. Par conséquent, au cours des dix années qui suivirent, le programme de routes d'accès aux ressources fournit aux provinces 75 millions de dollars de plus pour fournir des routes²²⁸.

La construction de la route transcanadienne et le programme de routes d'accès aux ressources semblaient alors indiquer que le gouvernement fédéral s'était engagé à contribuer, dans une large mesure, au développement de l'infrastructure routière. Comme le montrent les figures 22 et 23, sa contribution augmenta régulièrement, en termes absolus et relatifs, pendant toutes les années 1950 et au début des années 1960. Les chiffres relatifs sont particulièrement révélateurs étant donné que les dépenses provinciales avaient augmenté rapidement durant cette période. Il semblait de plus en plus que la tendance à la centralisation qui avait transféré le financement des routes du niveau local au niveau provincial se poursuivait et cette fois avec une contribution de plus en plus importante du gouvernement fédéral.



Figure 22

DÉPENSES FÉDÉRALES POUR LE RÉSEAU ROUTIER, 1945-1967



Source : Statistique Canada, *Voies publiques : longueurs et dépenses*, catalogue n° 53-201, pour les années 1945-1970.

Néanmoins, les principes sur lesquels reposait la participation du gouvernement fédéral à la construction de routes restaient vagues. Le gouvernement fédéral y avait contribué parce qu'il avait les moyens financiers de le faire, parce que les provinces réclamaient son aide à cor et à cri et aussi parce que certains projets de grande envergure semblaient attrayants aux yeux des politiciens et planificateurs fédéraux. Même si les provinces dépendaient de plus en plus de la contribution fédérale à la construction routière, cette contribution demeurait plus ou moins ponctuelle. Si l'une des conditions susmentionnées devait changer, la participation du gouvernement fédéral aurait pu facilement retomber à son niveau antérieur.

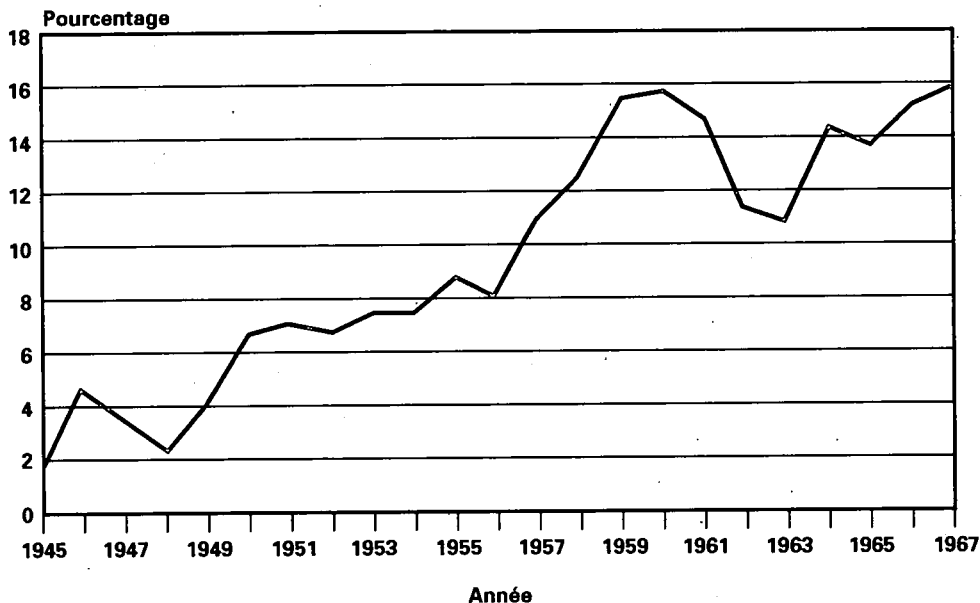
L'AVION

L'utilisation de l'avion comme mode de transport en commun est un phénomène très récent. En 1962, près de 60 pour cent des Canadiens adultes n'avaient *jamais* pris l'avion. Même en 1976, le tiers des Canadiens adultes n'avaient jamais voyagé en avion²²⁹. Étant donné ces chiffres et la forte



Figure 23

**CROISSANCE DE LA CONTRIBUTION FÉDÉRALE AUX COÛTS DU RÉSEAU ROUTIER :
DÉPENSES FÉDÉRALES EXPRIMÉES EN POURCENTAGE DES DÉPENSES PROVINCIALES**



Source : Statistique Canada, *Voies publiques : longueurs et dépenses*, catalogue n° 53-201, pour les années 1945-1968.

proportion de gens qui ne voyageaient que rarement, il semble que même au bout de 20 ou 30 ans d'essor extrêmement rapide, l'avion était un moyen de transport normalement réservé aux riches et aux cadres d'entreprise dont le temps valait suffisamment d'argent pour que la dépense supplémentaire soit justifiée. Néanmoins, l'expansion rapide que ce mode de transport connut au cours des 20 années qui suivirent la guerre placèrent les chemins de fer devant une nouvelle source de concurrence. Ces derniers avaient déjà perdu une bonne partie de leur trafic sur courte et longue distance au profit de l'automobile. Maintenant, à l'autre extrémité du marché, l'avion constituait une solution de rechange de plus en plus concurrentielle.

Le transport aérien commercial à petite échelle a débuté dans les années 1920 au Canada. Les pilotes forestiers transportaient des clients jusqu'à des endroits inaccessibles par chemin de fer ou par automobile. Les municipalités aménagèrent des pistes d'atterrissage rudimentaires pour favoriser le développement de l'aviation locale. Dans les années 1930, des entreprises

commerciales, y compris les chemins de fer, cherchèrent à créer une ligne aérienne nationale baptisée Canadian Airways Limited. Le gouvernement s'intéressa à toutes ces activités préliminaires et voulut favoriser la mise en place d'un bon réseau de lignes aériennes nationales ayant des chances de survie. Étant donné cette attitude et la domination que les chemins de fer exerçaient dans le domaine du transport des voyageurs, il était logique d'organiser le transport aérien en tant que prolongement des deux géants du rail. Le CN et le CP auraient fourni les capitaux pour créer une nouvelle *Canadian Airlines*. Ce projet avorta parce que le CP ne souhaitait pas faire partie d'une société où la présence fédérale aurait été très importante. C.D. Howe, le ministre des Transports, était toutefois enthousiasmé par le projet et il chercha à promouvoir une organisation dans laquelle la nouvelle compagnie aérienne nationale, Air Canada (TCA) serait un organisme gouvernemental qui appartiendrait entièrement au Canadien National²³⁰.

La façon dont ce projet se matérialisa fut très improvisée. La décision que le gouvernement prit de créer une nouvelle société de transport nationale alors que les pertes du CN alourdissaient sérieusement la dette du pays semble assez curieuse. Elle s'explique seulement par le fait que le ministre des Transports, C.D. Howe, était enthousiasmé par ces projets et que l'on considérait généralement le transport aérien comme une entreprise d'une envergure relativement modeste. Avant la guerre, les frais d'exploitation de TCA représentaient moins de 3 pour cent de ceux du Canadien National. Pendant la guerre, TCA élargit graduellement ses opérations pour faire face à la demande. Bien entendu, son expansion fut sérieusement limitée par les exigences que le conflit imposa à l'ensemble de l'économie.

Par conséquent, à la fin de la guerre, le transport aérien commercial en était toujours à ses premiers balbutiements. En fait, dans la perspective des années 1990, on peut dire que l'essor que ce mode de transport connut après la guerre illustre très bien la révolution technologique et commerciale de ces 45 dernières années. En décembre 1945, la flotte totale de TCA se résu-rait à 11 *Lockheed 14-08*, 14 *Lockheed Lodestars* et trois *DC3*. L'ensemble de cette flotte pouvait accueillir 369 passagers en tout! La compagnie transporta 183 000 passagers, soit 0,33 pour cent du nombre de voyageurs que les chemins de fer avaient transporté la même année. TCA n'avait que 5 299 route-milles (8 528 km) et plusieurs grandes villes du pays n'étaient pas encore desservies par l'avion²³¹.

À part les bouleversements causés par la guerre, plusieurs bonnes raisons expliquaient l'état primitif de ce service. L'avion était évidemment un mode de transport rapide, mais il restait relativement inconfortable et peu fiable. Aucun des avions commerciaux du Canada n'était pressurisé. Les passagers devaient donc mettre un masque à oxygène lorsqu'ils survolaient les montagnes Rocheuses. Ces lacunes et les fortes vibrations causées par les hélices des bimoteurs à piston faisaient du sac de plastique pour le mal de l'air (un anachronisme toujours présent) un accessoire indispensable. Le mauvais temps pouvait poser un sérieux problème, même pour les plus hardis. Comme l'avion ne pouvait pas s'élever au-dessus des intempéries, il était souvent retenu au sol. Les vols plus longs, surtout en hiver, arrivaient souvent avec de nombreuses heures ou même des jours de retard, à la condition qu'ils puissent même prendre le départ. Le public réagissait en évitant de prendre l'avion en hiver, ce qui entraîna une différence sidérante de 44 pour cent entre le trafic estival et hivernal dans les années qui suivirent immédiatement la guerre²³². Même quand il n'y avait pas de problème ou de retard, les longs vols n'étaient pas très rapides selon les normes actuelles comme le révèle l'horaire du vol transcontinental de 1945 ci-après.

Air Canada
Horaire des vols 1945-1946
Montréal à Vancouver

8 h 25	Départ de Montréal
9 h 10	Arrivée à Ottawa
10 h 55	Arrivée à Toronto
14 h 10	Arrivée à Kapuskasing
16 h 20	Arrivée à Armstrong
17 h 55	Arrivée à Winnipeg (CST)
19 h 20	Arrivée à Regina
21 h 55	Arrivée à Lethbridge (MST)
0 h	Arrivée à Vancouver (PST)

Source : Archives nationales du Canada, Groupe de dossiers 46, Séries DIII, vol. 656.

Toutefois, au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, les compagnies aériennes prirent des mesures énergiques. TCA et Canadian Pacific Airlines (CPA) firent de gros achats d'équipement neuf même si, à cause des

restrictions imposées par le gouvernement, CPA avait un mandat surtout international plutôt que national. Le Canadair Northstar fut mis en service à la fin des années 1940 dans le cadre d'une entente subventionnée en partie par le gouvernement selon laquelle le fabricant d'avion obtiendrait des contrats en temps de paix. Le Northstar était plus rapide que les avions antérieurs et il pouvait accueillir 40 passagers. Il était également pressurisé. Il permit de survoler plus facilement les Rocheuses et de mieux échapper au mauvais temps. La durée du vol entre Montréal et Vancouver tomba de 16 heures à 13 heures. Le Northstar permit également d'établir des vols commerciaux transatlantiques. En 1947, le voyage en avion de Londres à Montréal se faisait en 15 heures²³³.

Le Northstar fut suivi, dans les années 1950, d'avions plus perfectionnés. Le premier Super Constellation à 60 places fut livré à TCA en 1954. C'était l'appareil le plus gros jamais mis en service au Canada et c'était une telle nouveauté que 30 000 Canadiens se pressèrent dans les aéroports pour l'admirer. Il fut suivi du Viscount (1955) et du Vanguard (1960). Tous ces avions représentaient de nettes améliorations sur le plan du confort, de la rentabilité et de la vitesse. Toutefois, ils furent tous mis en service dans les 15 années qui suivirent la guerre. En 1961, le premier avion à réaction commercial, le DC-8, arriva sur le marché canadien²³⁴.

Pendant que les compagnies aériennes investissaient dans leurs flottes, le ministère des Transports investissait de plus en plus dans les installations. Les aides à la navigation, les pistes d'atterrissage, les aérogares et l'amélioration des services météorologiques se développèrent rapidement pour suivre l'évolution technologique et les exigences de plus en plus importantes de l'avion. Comme l'indique le tableau 4, les immobilisations faites par le ministère des Transports pour les services aériens furent presque neuf fois plus élevées en 1961 qu'elles ne l'avaient été dix ans plus tôt. En 1961, le ministère exploitait 120 aéroports²³⁵. Ce niveau de financement mécontenta vivement les compagnies ferroviaires.

L'investissement dans l'équipement et les aéroports contribua à produire le résultat le plus important de tous, soit une augmentation considérable du nombre de passagers. Chaque année qui suivit la guerre, l'avion fit de nouveaux adeptes. En 1947, avant même que le Northstar ne soit mis entièrement en service, 427 667 personnes voyagèrent sur les Lignes aériennes Trans-Canada contre 183 000 à la fin de la guerre. En 1949, ce chiffre était

Tableau 4

IMMOBILISATIONS POUR LE TRANSPORT AÉRIEN

Année	(\$000)
1951	8 625
1952	9 896
1953	12 141
1954	14 742
1955	25 625
1956	32 952
1957	46 018
1958	63 003
1959	64 555
1960	63 420
1961	73 534

Source : Canada, ministère des Transports, *Le Canada à l'ère de la propulsion par réaction. Rapport d'une étude sur les besoins des Services de l'air du Ministère des Transports*, Ottawa, ministère des Transports, 1962, Appendice.

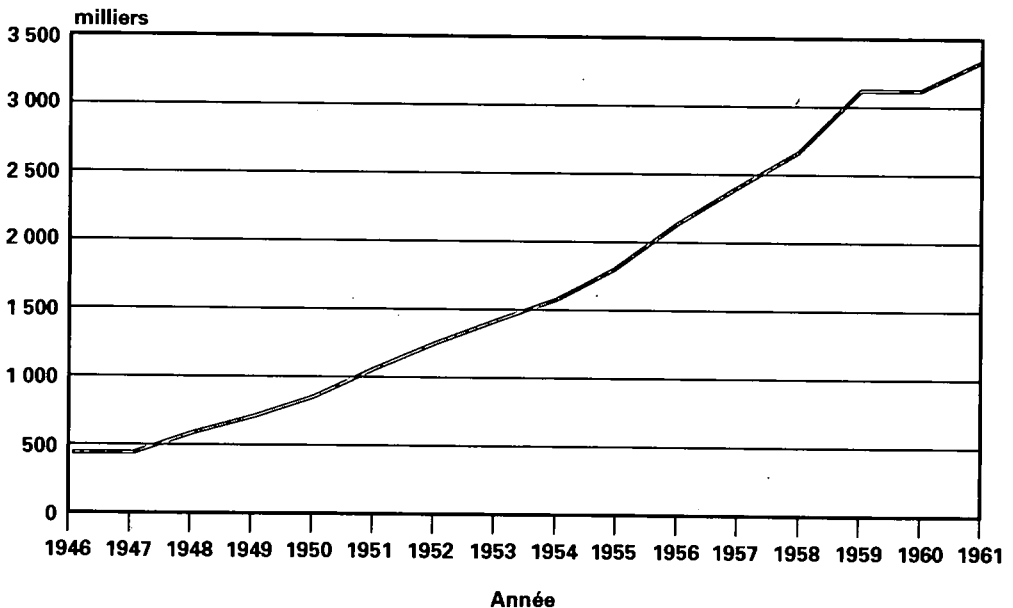
déjà de 648 574. En 1954, il avait atteint 1 438 349, si bien qu'au bout de dix ans, il était huit fois plus élevé. La longueur des lignes desservies était passée de 5 299 milles (8 528 km), à la fin de la guerre, à 8 362 milles (13 457 km), en 1950. À ce moment-là, la plupart des villes grandes et moyennes du pays étaient desservies par des vols réguliers. Toutefois, l'expansion des compagnies aériennes visait surtout à accroître la fréquence des vols plutôt qu'à ouvrir de nouvelles lignes. Cependant, le développement des correspondances internationales vers les pays situés de l'autre côté du Pacifique (CPA) et vers les Antilles (TCA) augmenta le millage international²³⁶.

Comme ces chiffres le laissent entendre et comme la figure 24 le confirme, l'avion a connu une croissance phénoménale au cours des 15 années qui ont suivi la guerre. À la fin du conflit, les Canadiens avaient encore peu l'habitude de voyager en avion. Les dirigeants d'entreprise et les hauts fonctionnaires du gouvernement empruntaient ce mode de transport pour gagner du temps. Le tourisme se développait, mais rares étaient les familles qui, en 1948, ou même en 1953, partaient avec leurs enfants en Northstar à l'autre bout du pays. Il fallait une certaine hardiesse, des revenus au-dessus de la moyenne et sans doute aussi des parents éloignés pour songer à voyager en famille de cette façon. La plupart des Canadiens n'avaient jamais pris l'avion. À la fin des années 1950, la situation avait changé.

L'avion n'était pas encore le mode de transport presque universel qu'il devint dans les années 1970, mais dans les années 1960, on s'en servait couramment pour les voyages d'affaires et il concurrençait sérieusement le chemin de fer sur ce marché. Le tourisme se développait également. Les familles se laissaient séduire par les forfaits-vacances, les destinations du Sud et l'amélioration du confort des appareils.

La baisse rapide du coût du transport aérien contribua à cette croissance et elle en fut également le résultat. Dans les années 1950, le prix du billet était assez élevé et ce mode de transport restait donc réservé aux personnes voyageant pour affaires ou disposant d'un revenu très élevé. L'avion était sans doute plus rapide que le train, mais il était également jugé beaucoup plus coûteux²³⁷. Son coût ne cessa de baisser au cours des années 1950. Les économies d'échelle résultant de l'utilisation d'appareils à plus grande capacité et de l'augmentation du nombre de passagers permirent aux compagnies aériennes d'absorber la hausse du coût de la vie, ce que les

Figure 24
NOMBRE DE VOYAGEURS AÉRIENS



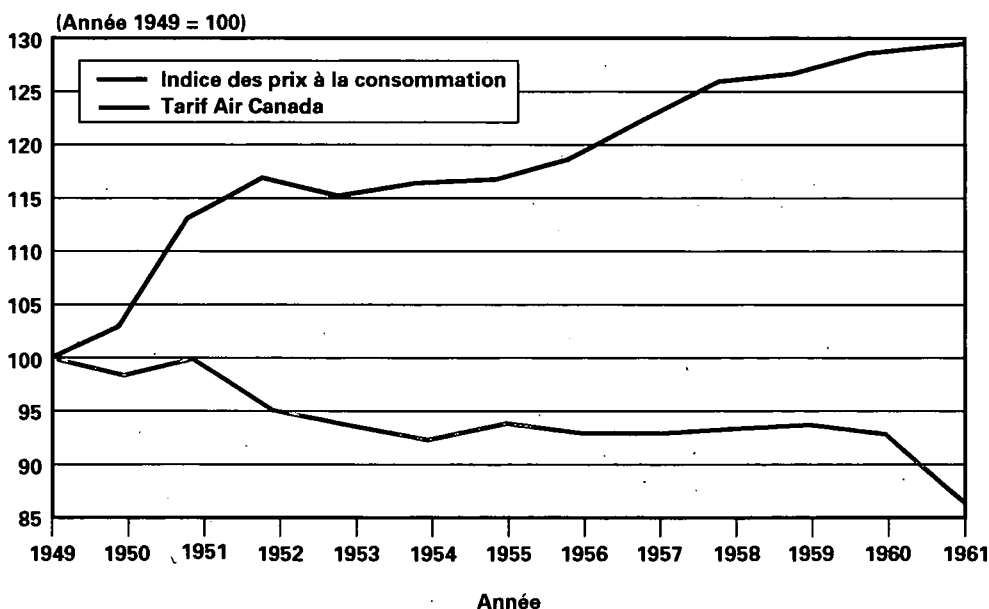
Source : Tiré de Statistique Canada, *Statistiques historiques du Canada*, deuxième édition, F.H. Leacy (Édit.), 1983, séries T199.

compagnies ferroviaires ne pouvaient pas faire. En 1954, TCA put donc se vanter de ce qu'il n'y avait pas eu «une augmentation notable de taux depuis 1947» et que «la compagnie avait pour but, pourvu que sa stabilité financière n'en souffre pas, de mettre les voyages aériens à portée de la bourse d'un plus grand nombre de gens.»²³⁸. Dans les années 1960, l'instauration de la classe touriste puis de la classe économie abaissa encore le coût des voyages en avion. TCA pouvait maintenant affirmer que les Canadiens avaient «l'échelle de tarifs aériens la plus basse au monde» en présentant, à l'appui de ces dires, un tableau montrant la baisse du coût réel des billets d'avion depuis la guerre (voir figure 25)²³⁹.

Pendant les années d'essor de l'aviation commerciale, l'opinion publique à l'égard de l'avion était complexe, mais il faudrait étudier plus à fond la question pour pouvoir tirer des conclusions définitives. L'opinion publique alliait diverses idées dont certaines étaient contradictoires. L'avion représentait l'aventure. Pour la plupart des gens, un voyage en avion gardait un côté excitant et un peu intimidant.

Figure 25

INDICE DES TARIFS D'AIR CANADA COMPARÉ À L'INDICE DES PRIX À LA CONSOMMATION, 1949-1961



Source : Air Canada, *Rapport annuel*, 1961.

Même quand le Viscount, le Vanguard et surtout le DC-8 rendirent cette forme de voyage plus confortable et plus répandue, le souvenir des premiers avions très bruyants, des cabines non pressurisées et de la vulnérabilité des appareils face au mauvais temps restait ancré dans l'esprit du public. D'autre part, l'idée de s'élever dans les airs n'avait rien de banal étant donné que la majorité de la population ne l'avait jamais fait.

Ce n'était pas l'image que les lignes aériennes voulaient véhiculer si bien que, pendant toutes les années 1940 et 1950, leurs annonces publicitaires minimisèrent l'aspect aventureux du voyage en avion. En fait, elles donnaient une importance secondaire aux voyages comme tels. Elles insistaient plutôt sur deux choses. Premièrement, elles soulignaient les avantages technologiques de l'avion. Les annonces vantaient la nouveauté, la supériorité et la conception des derniers modèles d'appareils. Deuxièmement, et c'était l'approche la plus courante, elles passaient sous silence le voyage et la technologie pour insister plutôt sur le lieu de destination. Leur message était éloquent tant par ses déclarations que par ses silences. L'avion pouvait vous conduire, presque instantanément, auprès de vos amis ou êtres chers ou dans des lieux de villégiature éloignés. Néanmoins, on ne prétendait généralement pas que ce serait avec beaucoup de confort ou que le voyage comme tel serait l'un des meilleurs moments de vos vacances ou de votre voyage d'affaires. Les compagnies aériennes cherchèrent donc à séduire le public en mettant l'accent non pas sur le mode de transport, mais sur la destination²⁴⁰.

Ce message fut bien reçu. Dans les années 1960, le minuscule concurrent des années 1940 était devenu un puissant rival pour les chemins de fer. Il y avait maintenant un voyageur qui prenait l'avion pour cinq qui lui préféraient le train. De plus, les compagnies aériennes recrutèrent leurs passagers dans deux segments très importants du marché. Premièrement, elles attiraient le voyageur sur longue distance, celui qui serait le moins porté à se tourner vers l'automobile comme solution de rechange. Deuxièmement, elles attiraient les riches voyageurs d'affaires, les usagers réguliers du train et des services de luxe comme les voitures-lits et les wagons-restaurant. L'automobile avait largement contribué à priver les chemins de fer de leur hégémonie sur le transport à courte et moyenne distance. Les compagnies aériennes empêchèrent les chemins de fer de garder la haute main sur le marché des voyages à longue distance. De plus en plus, les compagnies ferroviaires qui avaient exercé un quasi-monopole sur le transport terrestre

une génération avant se retrouvèrent privées d'un certain marché. Autrement dit, le marché des voyageurs, qui n'avait jamais été très rentable pour elles, commençait à devenir très coûteux.

Il faut toutefois considérer l'expansion du transport aérien dans sa juste perspective. Il allait lui falloir une autre phase de croissance avant qu'il ne puisse remplacer le train comme la forme de transport en commun interurbain la plus répandue. Au début des années 1960 se termina la première grande période d'expansion du transport aérien. Les compagnies aériennes avaient exploité leur marché au maximum et l'essor phénoménal des années 1950 avait ralenti et s'était stabilisé aux alentours de 3 à 4 pour cent par an pendant la récession du début des années 1960. Comme ce ralentissement était survenu au moment même où les compagnies aériennes investissaient énormément dans des avions à réaction, les profits que leur avait rapporté la croissance de leur clientèle cédèrent la place à un déficit d'exploitation. À cause de leurs dépenses, du ralentissement du taux de croissance du nombre de passagers et de leur déficit, elles durent marquer un temps d'arrêt pendant la première partie de la décennie afin de faire le point. Elles découvrirent d'autres facteurs qui compromettaient leur capacité à couvrir le marché du transport. La taille de plus en plus importante des appareils, l'essor de l'avion à réaction et la perte de clientèle résultant de l'amélioration continue des automobiles et des routes rendirent les petits vols interurbains non rentables. La technologie obligea également à apporter certains changements. À la fin des années 1950, les nouveaux avions plus gros ne pouvaient pas atterrir sur les pistes de certains petits aéroports. TCA commença donc à abandonner certains centres urbains, pour la première fois. En 1961, par exemple, elle supprima ses vols vers plusieurs localités du Manitoba et de la Saskatchewan²⁴¹. Par conséquent, c'est dans les années 1960 que prit fin la grande phase d'expansion des compagnies aériennes. Ces dernières enregistrèrent des progrès modestes sur le marché interurbain au cours des quelques années qui suivirent. Ce n'est pas avant les années 1970 qu'allait débiter la phase d'expansion suivante. Les chemins de fer commençaient déjà à se retirer du marché du transport de voyageurs.

Il y a une dernière chose à signaler au sujet de l'essor du transport par avion à savoir qu'on ne chercha pas sérieusement à mettre en place un réseau intégré de transport combinant le train et l'avion. Depuis le début, l'avion concurrença plutôt qu'il ne prolongea le réseau ferroviaire. La situation était assez ironique étant donné qu'au départ TCA et CPA étaient des filiales de



sociétés ferroviaires. Cela reflétait en partie l'attitude du gouvernement. Comme Studnicki-Gizbert l'a fait remarquer, la politique de transport du Canada était «axée sur les modes de transport» et elle semblait souvent conçue pour compartimenter les divers services plutôt que pour les intégrer²⁴². Cela reflétait peut-être, en partie, l'opinion traditionnelle selon laquelle les chemins de fer étaient trop puissants et qu'il fallait les contrôler plutôt que les développer. Quoi qu'il en soit, malgré l'existence du ministère des Transports et le fait que le CN possédait une partie des Lignes aériennes Trans-Canada, les aéroports et le transport aérien prirent de l'expansion séparément des services ferroviaires. Même si le CP possédait des intérêts tant dans les services maritimes et aériens que ferroviaires, cela ne changea rien au résultat. La compagnie vendit ses bateaux et son service ferroviaire voyageurs devint moins fréquent et moins important.

LA POLITISATION DU TRANSPORT FERROVIAIRE VOYAGEURS

Curieusement, le service ferroviaire voyageurs n'apparut comme un sérieux problème qu'un certain temps après la Seconde Guerre mondiale. Bien entendu, les Canadiens avaient toujours voulu que des lignes ferroviaires desservent leurs localités ou leurs régions et, en principe, ces lignes devaient inclure des services voyageurs adéquats. Les chemins de fer reconnaissaient également qu'on attendait d'eux des services voyageurs de haute qualité. S'ils l'oubliaient, on s'empressait de le leur rappeler. Par conséquent, quand le président du CN, Donald Gordon, songea à réduire le service transcontinental après la guerre, il dut renoncer à son projet parce que le seul fait de l'avoir envisagé ternit l'image de la compagnie. «Cela eut des conséquences beaucoup plus importantes que prévues sur notre service marchandises. Nous constatâmes que nous n'avions pas bien évalué les effets disons psychologiques de ces coupes»²⁴³. Néanmoins, jusqu'aux années 1950, ni les chemins de fer ni le gouvernement ne mirent l'accent sur la politique à l'égard du trafic voyageurs, s'intéressant plutôt au transport des marchandises, qui prêtait davantage à controverse. Toutefois, quand la question du transport des voyageurs retint l'attention à son tour, elle fut vite politisée. En effet, il s'agissait non seulement de tenir compte des considérations économiques et des services à offrir à la collectivité locale, mais également des sentiments régionaux et nationalistes très versatiles. Ces sentiments influèrent sur la façon dont les compagnies ferroviaires et le gouvernement réagirent face au nouveau climat de concurrence et furent directement à l'origine de la politique et des problèmes actuels touchant le transport ferroviaire voyageurs.

Pour comprendre ce qui s'est passé depuis 1950, il est important de bien saisir le rapport entre le service voyageurs et le mécontentement régional. Bien sûr, les préoccupations régionales ont toujours joué un grand rôle dans la politique ferroviaire. Comme nous l'avons déjà vu, le gouvernement canadien avait soutenu l'Intercolonial, le chemin de fer de l'Île-du-Prince-Édouard et le CP pour tenir compte de ces préoccupations. Même quand la construction des chemins de fer fut terminée, la politique régionale parut souvent liée à la politique ferroviaire. Cependant, sauf depuis ces dernières dizaines d'années, le service voyageurs n'était pas en cause. C'est seulement lorsqu'il commença à diminuer que les diverses régions du pays réclamèrent un service voyageurs adéquat au nom de l'équité régionale. Une fois qu'elles abordèrent la question, elles purent invoquer toute une tradition politique quant au rôle qui était celui des chemins de fer. Elles purent également invoquer comme précédents des cas où l'on avait limité les activités des compagnies ferroviaires au nom des intérêts régionaux. Comme cette tradition politique portait sur les tarifs-marchandises, les discussions sur le transport des voyageurs et le mécontentement régional devaient porter d'abord non pas sur les voyageurs, mais sur les marchandises²⁴⁴.

Les Maritimes et l'Ouest critiquèrent vivement le service ferroviaire et la politique du gouvernement à cet égard. Toutefois, ils ne le firent pas au même moment et la nature de leurs critiques ne fut pas tout à fait identique. Dans l'Ouest, la lutte fut livrée et réglée en grande partie avant le tournant du siècle. Depuis le début, on s'était vivement opposé au monopole du CP. L'absence de concurrence permettait à la compagnie de prendre des décisions arbitraires au sujet du chargement et du déchargement du grain, par exemple, à moins que le gouvernement n'intervienne. Elle lui permettait également d'exiger des tarifs beaucoup plus élevés dans l'Ouest que dans l'Est. Dans les années 1880, par exemple, les tarifs-marchandises généraux au Manitoba dépassaient d'environ 50 pour cent ceux de l'Ontario. L'absence d'embranchements fit également l'objet de nombreuses plaintes. À cet égard, le CP avait adopté une politique raisonnable et peut-être même excessivement prudente en ne construisant des lignes que lorsque le trafic le justifiait. Toutefois, pour le colon ou l'entreprise établis aux confins du pays, le chemin de fer constituait le seul lien avec le monde extérieur et il était normal qu'il réclame une expansion plus rapide du réseau.

Au début du XX^e siècle, l'agitation politique qui n'avait cessé de secouer l'Ouest avait donné de nombreux résultats. L'accord du Pas du Nid-de-Corbeau

conclu en 1897 avait établi les tarifs (les tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau) pour le transport du grain et dissipé ainsi le mécontentement des agriculteurs de l'Ouest à cet égard. En même temps, le gouvernement reconnut que les rapports entre les chemins de fer et les producteurs de blé revêtaient une importance nationale en adoptant l'*Acte sur le grain du Manitoba*. Puis, bien sûr, le nouveau chemin de fer transcontinental enleva au CP son monopole et permit de rejoindre facilement, par le train, de nouvelles régions. Dans les années 1920, l'Ouest était relativement bien desservi par les embranchements et même si tout le monde aimait bien s'en prendre au CP, c'est sur d'autres questions que portait le mécontentement des Canadiens de l'Ouest²⁴⁵.

Dans les Maritimes, la chronologie des événements fut quelque peu différente. Le mécontentement vis-à-vis des résultats de la Confédération avait amené les Canadiens de cette région à se plaindre régulièrement des problèmes régionaux. Toutefois, ce mécontentement s'était légèrement dissipé dans le climat de prospérité qui régnait sous le gouvernement Laurier et il n'avait jamais vraiment porté sur le chemin de fer Intercolonial. Dans les années 1920, toutefois, les griefs s'aggravèrent. L'économie des Maritimes était en perte de vitesse par rapport à celle du reste du pays et pendant que celui-ci connaissait une prospérité raisonnable, en 1923, elle restait plongée dans la récession. La situation s'était tellement dégradée sur le plan politique et économique qu'une commission royale (la Commission Duncan) fut nommée pour enquêter sur les doléances des Maritimes²⁴⁶.

Entre-temps, le chemin de fer Intercolonial était devenu l'un des principaux sujets de plainte. C'était dû, en partie, au mécontentement suscité par l'augmentation des tarifs-marchandises, quelque temps avant la Première Guerre mondiale, et aussi, à l'intégration du chemin de fer dans le nouveau réseau du CN. Toutefois, les sujets de grief ne s'arrêtaient pas à cela étant donné que le chemin de fer symbolisait les promesses de la Confédération qui n'avaient pas été tenues. Cette opinion, qui restait assez constante, fut très bien résumée dans le mémoire présenté par la Nouvelle-Écosse à la Commission Duncan²⁴⁷. Attendu que, concluait le mémoire, la province du Canada avait de nombreuses raisons d'appuyer la Confédération, la Nouvelle-Écosse n'en avait que deux : «1. Que l'on construise un chemin de fer Intercolonial, et 2. Qu'en général, et plus particulièrement à la suite de la construction de ce chemin de fer, ces provinces se partagent le commerce interne que la création du Dominion devait promouvoir». Comme le

commerce n'était pas aussi important qu'on s'y attendait et que les Maritimes avaient même reculé sur le plan économique depuis la Confédération, la région avait droit à une aide supplémentaire «sur des bases équitables et nationales»²⁴⁸.

Il s'agit là d'une affirmation intéressante étant donné qu'elle relie le sort des chemins de fer et les tarifs ferroviaires non pas à un argument juridique précis, mais à une intention ou une hypothèse historique. Il ne suffisait plus que le chemin de fer soit construit et exploité; il aurait dû l'être de façon à aplanir les disparités régionales. Cette déclaration exprime clairement le concept du chemin de fer comme instrument politique d'équilibre régional. De plus, ce principe était accepté, du moins implicitement. À la suite des travaux de la Commission royale, le gouvernement fédéral adopta la *Loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes* qui subventionnait directement le transport ferroviaire dans les Maritimes dans le cadre de l'entente nationale²⁴⁹.

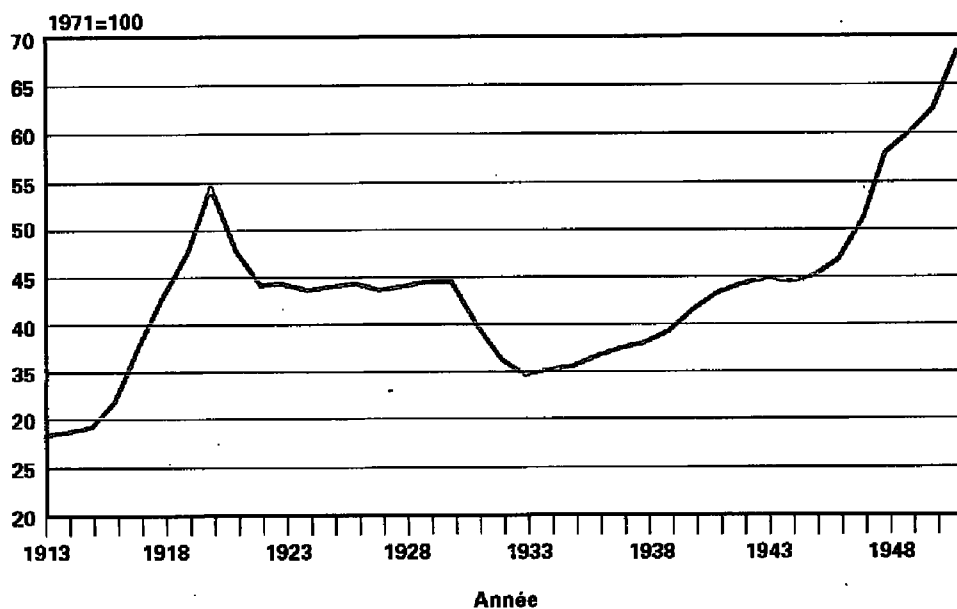
Les tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau et les subventions prévues dans la *Loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes* constituaient donc des précédents selon lesquels les tarifs ferroviaires devaient être considérés non pas comme des sources de bénéfice, mais comme des instruments de la politique nationale compte tenu des préoccupations régionales. Il était bien entendu également que la Commission des chemins de fer était parfaitement en droit de déterminer les tarifs-marchandises et voyageurs. Ce faisant, elle prenait des «mesures équitables» et tenait compte de tous les autres aspects du problème. En général, toutefois, la Commission ne considérait pas que son mandat englobait l'élimination des disparités régionales. Elle ne croyait pas non plus que cette responsabilité incombait aux chemins de fer. «Les compagnies ferroviaires ne sont pas tenues par la loi d'équilibrer les conditions désavantageuses telles que l'emplacement, le coût de production, et le reste, et on ne peut pas l'exiger d'elles, en toute justice», écrivit-elle, dans l'une de ses décisions²⁵⁰. Le point de vue du gouvernement et celui du public quant au rôle des chemins de fer allait donc dans deux directions opposées. Tout le monde était d'accord quant à la nécessité d'avoir des tarifs équitables et ce principe fut observé pendant tout le XX^e siècle. Toutefois, au niveau politique, et surtout dans l'Est et dans l'Ouest, les tarifs ferroviaires étaient considérés comme des instruments de la politique nationale globale qui l'emportaient sur les intérêts ou les droits de la compagnie de chemin de fer.

Après l'enquête de la Commission Duncan, la question des tarifs-marchandises et voyageurs suscita moins la controverse. C'était surtout parce que les tarifs n'augmentaient pas. La vague d'inflation qui suivit la Seconde Guerre mondiale avait entraîné une série de hausses de tarif qui avaient été approuvées par la Commission des transports. Néanmoins, par la suite, les tarifs-voyageurs et marchandises généraux étaient restés stables. (Le tarif-voyageurs de première classe était de 3,45 cents le mille, sauf dans les montagnes où il était de 4 cents le mille²⁵¹.) Le tarif maximum fixé se révéla rentable pour les compagnies ferroviaires vu que le niveau général des prix avait baissé à compter de 1920. Bien entendu, pendant la crise de 1929, les chemins de fer durent baisser leurs tarifs nettement en dessous du maximum autorisé pour conserver leur clientèle. Pendant la Seconde Guerre mondiale, comme nous l'avons déjà vu, le gouvernement avait instauré un contrôle des prix et des salaires. De plus, les chemins de fer réalisèrent des profits confortables en respectant les normes établies. Donc, même s'ils étaient réglementés, les tarifs avaient été fixés à un niveau tellement généreux dans les années 1920 que ce fut, en fait, le marché et non pas la réglementation qui détermina les tarifs-voyageurs et marchandises entre 1921 et 1945.

Après la Seconde Guerre mondiale, tout cela changea. Comme les tarifs redevinrent instables, la politique s'en mêla de nouveau. Avec la levée du contrôle des prix instaurée pendant la guerre, l'inflation augmenta et, pour la première fois, l'indice des prix dépassa le niveau qu'il avait atteint au lendemain de la Première Guerre mondiale. La guerre de Corée, qui commença dans les années 1950, aggrava l'inflation. Comme le montre la figure 26, pour la première fois depuis le lendemain de la Première Guerre mondiale, il y eut une hausse importante du coût de la vie au Canada. Deux autres facteurs aggravèrent les conséquences que ces hausses de prix eurent pour les chemins de fer. Premièrement, la main-d'oeuvre était de plus en plus mécontente. Pendant les premières années de l'après-guerre, une série de conflits ouvriers interrompit le trafic ferroviaire et augmenta les frais de main-d'oeuvre. Deuxièmement, les compagnies de chemin de fer devaient assumer de lourds coûts d'immobilisation. Elles devaient procéder aux achats d'équipement qu'elles avaient différés pendant la crise de 1929. De plus, il leur fallait adopter de nouvelles technologies comme les puissantes locomotives diesel pour fonctionner efficacement. Néanmoins, cette conversion se révéla coûteuse.

Figure 26

INDICE DES PRIX À LA CONSOMMATION, 1913-1951



Source : Statistique Canada, *Statistiques historiques du Canada*, deuxième édition, F.H. Leacy (Édit.), 1983, séries K8.

Dans ces conditions, les anciens tarifs devinrent vite insuffisants et les chemins de fer demandèrent une série d'ajustements à la Commission des transports. Les tarifs-marchandises furent augmentés de 21 pour cent en 1948, puis de 8 pour cent et de nouveau de 16 pour cent en 1949, et de 20 pour cent en 1950²⁵². Ces hausses ranimèrent le mécontentement que les augmentations tarifaires avaient toujours suscité dans les régions. Lorsque la Commission examina la demande de hausse des tarifs-marchandises, en 1948, sept des neuf provinces s'y opposèrent. Les deux partis nationaux adoptèrent des résolutions exprimant leurs inquiétudes et le gouvernement y répondit en nommant une commission royale sur les transports (la Commission Turgeon).

La Commission Turgeon fut la dernière à n'accorder qu'une importance mineure à la question du service voyageurs. Comme nous venons de le voir, la qualité de ce service ne faisait l'objet que de quelques plaintes isolées, surtout dans les provinces insulaires, si ce n'est que la Colombie-Britannique

s'était plainte de la différence de taux dans les montagnes. Toutefois, dans ce dernier cas, les chemins de fer acceptèrent d'abolir cette différence, ce qui fut fait rapidement²⁵³.

Malgré l'attention limitée qu'elle portait au transport des voyageurs, la Commission joua un rôle important sur ce plan pour deux raisons. Premièrement, elle marquait le retour dans l'arène politique des débats houleux des années 1920 sur l'équité régionale et les chemins de fer. Le discours était à peu près le même et nous pourrions facilement démontrer que les mémoires des provinces faisaient valoir pratiquement les mêmes objections que ceux des années antérieures²⁵⁴. Les origines de la Commission qui, comme on le souligna aigrement, étaient certainement politiques, démontrent ce qu'un critique a baptisé «l'idéologie des tarifs ferroviaires»²⁵⁵. Deuxièmement, la Commission joua un rôle important en ce sens que ses recommandations appuyaient un principe que les chemins de fer avaient invoqué pour demander des hausses de tarif, celui de l'interfinancement. La hausse brutale des dépenses et le déclin des services voyageurs préoccupèrent de plus en plus les compagnies ferroviaires dès 1945. Elles ne semblaient pas vouloir alors éliminer ou même réduire nettement ces services. Toutefois, elles firent valoir que les pertes du service voyageurs devaient être compensées par des hausses des tarifs-marchandises. Autrement dit, ces tarifs devaient subventionner le service voyageurs. La Commission approuva ce principe. «Les services marchandises et voyageurs sont essentiels et s'il n'est pas possible de relever les tarifs-voyageurs pour que le trafic voyageurs puisse produire des recettes suffisantes pour financer ce service, il faut le subventionner au moyen du trafic marchandises»²⁵⁶.

Cette politique présente plusieurs aspects intéressants. Premièrement, les régions avaient une attitude négative à l'égard du transport des voyageurs : les provinces de l'Ouest et celles des Maritimes considéraient plus important d'avoir de bas tarifs-marchandises que de subventionner le service voyageurs. On continuait donc à centrer ses efforts sur les marchandises en tenant le service voyageurs pour acquis. Deuxièmement, la Commission Turgeon rompit avec la tradition en ce sens que les chemins de fer commençaient maintenant à se préoccuper de l'accroissement du déficit de leur service voyageurs. Cette inquiétude les avait au moins incités à soulever la question du subventionnement de ce service. Troisièmement, toutes les parties en cause semblaient partagées entre les conceptions anciennes et nouvelles du secteur des transports : la conception traditionnelle selon

laquelle il fallait contrôler le monopole des chemins de fer se heurtait à la nouvelle optique voulant que le secteur ferroviaire soit en perte de vitesse, confronté à une concurrence féroce et limité à une part de plus en plus réduite du marché des transports. La réglementation qui visait à exercer un contrôle sur une industrie monopolistique s'orientait désormais vers le subventionnement d'un secteur en difficulté. Au milieu de tout cela, comme le souligna A.W. Currie, la Commission semblait «confondre les objectifs comme on l'avait fait depuis le début de l'histoire des transports au Canada». Les sociétés ferroviaires avaient-elles le droit de chercher à accroître leurs bénéfices au maximum ou était-ce des organismes oeuvrant dans l'intérêt public et dont les profits étaient secondaires²⁵⁷?

Au cours des années 1950, les décideurs politiques se rendirent compte, de plus en plus, que la compétitivité des chemins de fer avaient changé, surtout dans le cas des services voyageurs. Jusque-là, le public n'avait pas présenté de revendications très énergiques à l'égard des itinéraires voyageurs et la Commission des transports ainsi que les élus politiques s'étaient généralement rendus aux décisions des compagnies ferroviaires quant aux services qu'elles allaient fournir, élargir ou abandonner. Néanmoins, cette attitude partait du principe que le niveau général du service voyageurs allait rester stable ou s'améliorer. Quand il devint évident que les services allaient en diminuant, les localités touchées, la presse et, apparemment, le grand public, insistèrent davantage pour que les chemins de fer soient considérés comme un service essentiel. Les demandes de réduction et d'abandon de services suivirent la filière administrative lentement en déclenchant une véritable levée de boucliers. Les compagnies ferroviaires se trouvaient soumises à des pressions contradictoires. Les services voyageurs représentaient pour elles un fardeau de plus en plus lourd. En 1958, elles estimèrent le déficit annuel du service voyageurs à plus de 56 millions de dollars²⁵⁸. Elles ne pouvaient plus absorber de telles pertes ou hausser suffisamment les tarifs-marchandises pour les couvrir. D'un autre côté, la lenteur de l'appareil régulateur empêchait les compagnies de modifier leurs services dans le but d'accroître leur rentabilité. Le climat d'incertitude les dissuada d'investir dans de nouvelles installations et étant donné les problèmes que posait l'abandon de certains services, il était très douteux que les compagnies ouvrent de nouvelles lignes voyageurs. Les chemins de fer étaient déterminés à maintenir ce service, mais pour la première fois dans l'histoire du pays, on craignait que celui-ci ne puisse pas soutenir la concurrence sur le marché interurbain.

C'est ce que reconnut une commission royale sur le transport établie par le gouvernement Diefenbaker (Commission MacPherson). Cette Commission avait été constituée avant tout pour se pencher sur l'augmentation des tarifs-marchandises, mais contrairement à leurs prédécesseurs, les commissaires constatèrent que le public se préoccupait vivement de la qualité et de l'avenir des services voyageurs. Un grand nombre de municipalités et de groupes d'intérêt se plaignirent de ce que la diminution du service effective ou prévue leur causait du tort. En même temps, les témoins estimaient que les services voyageurs coûtaient trop cher et qu'il fallait faire quelque chose pour les rationaliser, généralement aux frais de quelqu'un d'autre²⁵⁹. Pour leur part, les compagnies ferroviaires s'efforcèrent d'obtenir que les formalités d'abandon du service soient simplifiées et que le gouvernement mette des programmes de subvention à leur disposition pour les services «jugés dans l'intérêt public»²⁶⁰.

S'efforçant de tenir compte de ces divers avis, la Commission commença par établir une chose que la Commission Turgeon, qui l'avait précédée, n'avait pas entièrement compris. Elle en vint à la conclusion que la conception des chemins de fer que se faisaient le gouvernement et le public était périmée. Les compagnies ferroviaires n'étaient plus les puissants monopoles de jadis et devaient faire face à une concurrence très serrée. Toutefois, la réglementation, la politique et les pressions du public limitaient leur marge de manoeuvre. C'était vrai pour les services voyageurs comme pour le transport des marchandises.

Elles étaient handicapées (pour faire face à la concurrence), non seulement par la réglementation fédérale, mais également par les pressions du public qui revêtaient généralement la forme d'une opposition intense aux bouleversements que les ajustements nécessaires risquaient d'occasionner. Par exemple, les décisions touchant la suppression des services voyageurs déficitaires ou l'abandon d'embranchements non rentables étaient pratiquement impossibles à prendre en fonction des critères commerciaux habituels.

La Commission souligna également que l'on accusait les chemins de fer de désertier les localités en supprimant leurs trains de voyageurs alors qu'en réalité ce sont les localités qui avaient déserté ce service²⁶¹.

Les commissaires concluaient que si l'on voulait que le système de transport canadien s'adapte aux besoins du dernier demi-siècle, il fallait laisser

une plus grande marge de manoeuvre aux chemins de fer. Ces derniers ne dominaient plus le secteur des transports et ils n'occupaient plus qu'une place mineure dans le transport des voyageurs. Si l'on voulait qu'ils continuent à jouer un rôle dans ce domaine, il fallait les laisser libres d'investir là où ils pouvaient gagner de l'argent et abandonner les services qui n'étaient plus rentables. La Commission préconisait donc de déréglementer le rail et dans la mesure où la réglementation serait maintenue, de reconnaître qu'il ne fallait plus lui imposer des restrictions auxquelles les autres transporteurs n'avaient pas à se soumettre.

Néanmoins, la Commission émit des réserves importantes en faisant valoir une idée que les chemins de fer avaient eux-mêmes avancée. Le Canada avait toujours eu besoin de certains services de transport qui n'étaient pas justifiés par l'importance du marché. Ces services avaient toujours été subventionnés par le gouvernement sous une forme ou sous une autre. Maintenant que les services ferroviaires voyageurs semblaient en difficulté, il était tout naturel d'en faire autant pour eux. Il s'agissait de procéder en deux étapes. Premièrement, recommandait la Commission, il fallait accorder aux compagnies une période de transition de quatre ans pendant laquelle elles seraient subventionnées pour rationaliser graduellement leurs services. Ces subventions seraient de 62 millions de dollars en 1961 et tomberaient à 12,4 millions en 1965. Toutefois, on s'attendait à ce qu'à la fin de cette période une bonne partie du service voyageurs ait disparu. Deuxièmement, les chemins de fer auraient maintenu ensuite une série de lignes plus susceptibles d'être rentables et auraient été subventionnés indéfiniment pour les lignes voyageurs cruciales là où il n'existait pas «de route publique acceptable qui puisse les remplacer»²⁶².

La Commission MacPherson a joué un rôle important dans l'histoire des transports au Canada du fait qu'elle s'est écartée de la façon de voir traditionnelle. Premièrement, elle a contesté un grand nombre des mythes quant au pouvoir des compagnies ferroviaires et les revendications du public selon lesquelles ces dernières étaient tenus d'offrir des services voyageurs adéquats. Les chemins de fer n'étaient ni aussi puissants ni, compte tenu des habitudes modernes du public, aussi essentiels qu'on ne l'avait affirmé. En conséquence, la Commission donnait raison aux compagnies qui se plaignaient qu'on les force à maintenir des services qui n'étaient plus nécessaires ou rentables. Deuxièmement, au nom de l'intérêt public, la Commission modifia la nature des subventions octroyées pour les services voyageurs. À l'avenir, on ne favoriserait plus l'interfinancement entre le transport des

marchandises et le transport des voyageurs. Le gouvernement assumerait la responsabilité des services jugés essentiels et verserait des subventions directes qui seraient payées par les contribuables. La combinaison de subventions publiques et d'une réduction des services garantissait pratiquement que le transport des voyageurs, qui venait d'être très politisé, resterait un sujet de polémique. En même temps, on parlait du principe que les chemins de fer rationaliseraient leurs services voyageurs dans une large mesure. La subvention versée au départ dissuaderait le public et les élus politiques de ne pas trop chercher à préserver des trains de voyageurs non essentiels.

Les choses ne se passèrent pas aussi bien que la Commission MacPherson ou ses partisans l'avaient espéré. Les gouvernements minoritaires qui caractérisèrent les années 1960 empêchèrent de déposer de nouveaux projets de loi et de prendre des mesures énergiques. Les modifications à la *Loi sur les chemins de fer* furent préparées sous le gouvernement Conservateur pour répondre aux recommandations de la Commission MacPherson. En 1964, le gouvernement Libéral déposa à la Chambre des communes une version de ce projet de loi qui ne dépassa pas l'étape du Comité parlementaire. Le nouveau ministre des Transports, J.W. Pickersgill, poussa alors le raisonnement de la Commission MacPherson un peu plus loin. Si le train n'était plus le principal mode de transport au Canada, il n'était pas très logique de régler le problème en se penchant uniquement sur les chemins de fer. En 1966, le ministère des Transports présenta un projet de loi complexe visant non seulement à régler les problèmes particuliers au rail, mais également à créer un organisme qui serait chargé d'examiner les transports dans une perspective intégrée²⁶³. Cela donna la *Loi nationale sur les transports* (LNT) qui fut promulguée en 1967²⁶⁴.

En principe, la LNT reprenait les concepts préconisés par la Commission MacPherson qui étaient cependant modifiés pour répondre aux pressions du public et tenir compte des considérations politiques. Ces modifications se révélèrent toutefois importantes. Sur le plan du transport des voyageurs, la loi reprenait le principe voulant que l'on tienne compte de l'intérêt public (défendu lors d'audiences devant la nouvelle Commission canadienne des transports (CCT)) pour décider d'abandonner ou non des embranchements ou des services voyageurs. Puis, si l'on jugeait le service nécessaire même s'il était déficitaire, le gouvernement serait obligé d'assumer 80 pour cent des pertes.

La loi s'écartait également des recommandations de la Commission MacPherson sur des points importants. Premièrement, la Commission n'avait pas envisagé de confier les questions touchant le transport à une «super commission». Deuxièmement, elle avait clairement laissé entendre que le gouvernement subventionnerait le service voyageurs uniquement dans des circonstances relativement extrêmes «s'il n'existait pas de solution de rechange»²⁶⁵. La LNT adoptait une approche plus globale en incluant des considérations comme «les besoins de transport futurs» et la possibilité d'en appeler au Gouverneur général en conseil, ce qui politisait énormément la chose²⁶⁶. À cet égard, la Commission MacPherson n'avait pas envisagé de subvention partielle, mais les rédacteurs de la loi craignaient qu'un financement total incite les compagnies à dépenser à la légère. On ne sait pas trop si, devant les arguments contradictoires du public et des chemins de fer, le gouvernement a estimé que les subventions prévues par la LNT seraient surtout transitoires et permettraient la rationalisation et l'abandon de services voyageurs ou qu'elles s'intégreraient dans une politique nationale en faveur de services de transport ferroviaires peu coûteux et soutenus par l'État. Chose certaine, la LNT reconnaissait les nouvelles réalités de la concurrence intermodale et des difficultés du service ferroviaire voyageurs.

6. L'ÈRE MODERNE : 1967-1990

À compter de 1967 débuta la phase la plus récente de l'histoire du transport et de la politique de transport au Canada. Les nombreux conflits qui eurent lieu au sujet des services voyageurs, au cours de cette période, présentent un risque pour l'historien. Jamais les sociétés ferroviaires, les groupes de pression et surtout, le gouvernement, n'avaient publié autant de documents sur la question. Ces publications vont des études minutieuses et détaillées réalisées par la nouvelle Direction de la recherche de la CCT sur les questions techniques aux généralisations quant à l'importance du service faites par des politiciens désireux de protéger leur circonscription. Néanmoins, du point de vue historique, il s'est écoulé très peu de temps depuis l'adoption de la LNT. Il est donc important de prendre un certain recul pour essayer de repérer les principaux faits et tendances de ces 20 dernières années.

Quand on examine la situation sous cet angle, quatre événements ont donné naissance aux divers débats sur la question. Premièrement, on s'est rapidement rendu compte que le gouvernement ne se montrerait pas trop

chiche pour octroyer les subventions prévues par la LNT. La nouvelle société et le gouvernement faisaient preuve d'une grande prudence à l'égard de l'abandon de lignes²⁶⁷. Deuxièmement, les chemins de fer renoncèrent finalement à tout espoir de rétablir leur clientèle de voyageurs. Troisièmement, le coût annuel des subventions augmenta beaucoup plus rapidement que prévu. Au début et au milieu des années 1970, le gouvernement chercha à se défaire de cette obligation. Les décisions ministérielles prises en 1976, 1981 et 1989 pour réduire le service voyageurs reflétèrent le désir du gouvernement de rationaliser ce service et aussi de réduire le niveau des subventions. Quatrièmement, pendant que le gouvernement cherchait une solution pour le service ferroviaire voyageurs de plus en plus coûteux, la politique de transport routier commençait à présenter une nouvelle ambivalence. La crise énergétique, la lutte contre la pollution et d'autres problèmes faisaient douter que l'amélioration du réseau routier puisse vraiment offrir un mode de transport de remplacement.

Tout cela suscita énormément de critiques de la part d'un public dont les actes contredisaient les paroles. Les gens n'abandonnaient pas leur automobile pour retourner vers le train, mais ils continuaient à considérer ce service comme nécessaire et viable. L'attachement envers les chemins de fer persistait, même parmi ceux qui prenaient le train rarement ou jamais. L'ancien monopole des compagnies de chemin de fer amenait également le public à douter des raisons pour lesquelles elles abandonnaient le service voyageurs. Avaient-elles vraiment cherché à le rentabiliser? Avaient-elles délibérément réduit leurs services pour profiter des subventions? La prospérité continue des chemins de fer européens et le succès croissant d'Amtrak, aux États-Unis, semaient également la confusion dans les esprits étant donné qu'ils allaient à l'encontre de ce qui s'était passé au Canada depuis 20 ans. Chaque fois que l'on cherchait à opérer des coupes dans le service ferroviaire voyageurs, le public réagissait avec colère. C'est donc à l'ère moderne que la dichotomie entre l'attitude du public et la politique du gouvernement est la plus marquée. C'est également à cette époque que l'on constate un profond fossé entre la consommation de services ferroviaires voyageurs et l'appui du public en faveur du maintien de ces services.

Une autre caractéristique de l'époque moderne est l'influence et l'importance croissantes des autres transporteurs. Les lignes aériennes connurent une nouvelle période de croissance et, dans les années 1980, les Canadiens moyens se mirent à prendre régulièrement l'avion pour voyager à longue

distance. Pour les voyages d'affaires, l'avion était devenu le mode de transport le plus répandu, même pour les trajets relativement courts. En même temps, l'automobile devenait de plus en plus omniprésente. Entre 1961 et 1975, le nombre d'immatriculations de véhicules à moteur doubla, ce qui donna un véhicule pour deux Canadiens. En théorie, tous les citoyens du pays auraient pu voyager en voiture en même temps sans que le siège arrière ne soit occupé! À la fin des années 1970, toutes les familles canadiennes, sauf les plus pauvres, possédaient une automobile.

Ces tendances n'apparaissent qu'a posteriori. Rien n'était encore certain en 1967. On accusait les chemins de fer de dissuader délibérément les voyageurs de prendre le train, mais tout semble indiquer qu'à l'époque ils cherchaient encore à rendre viable le service voyageurs²⁶⁸. À compter de 1963, le CN prit plusieurs initiatives, y compris un barème de tarifs baptisé «Rouge, blanc et bleu». Ces tarifs visaient à favoriser les déplacements en dehors des périodes de pointe en offrant des rabais. Le CP adopta rapidement une formule équivalente. Les deux compagnies améliorèrent leur service transcontinental au cours de la décennie. D'autre part, le CN consacra énormément d'argent et d'efforts à accroître sa clientèle dans le corridor Toronto-Montréal où le trafic était très important. La mise en circulation du *Rapido*, en 1965, fit de cette ligne, du moins selon la compagnie, le service «de voyageurs le plus rapide du continent sur des parcours comparables»²⁶⁹. Le nouveau train Turbo, que l'on prévoyait mettre en circulation, devait réduire encore la durée du trajet vers la fin de la décennie. De nouveaux partenariats émergèrent également lorsque des réseaux de transport en commun subventionnés par la province firent leur apparition en Ontario. Le service GO, créé en 1967, desservait la clientèle de banlieusards, ressuscitant un ancien service. Les banlieusards allaient constituer une proportion de plus en plus grande de la clientèle totale des chemins de fer au cours des années 1970.

D'autre part, certains signes encourageant permettaient d'espérer que le long déclin de la clientèle touchait à sa fin. En fait, après plusieurs années de réduction, le nombre de voyageurs transportés augmenta à la fin des années 1960 (voir figure 27). Une population plus nombreuse, et surtout largement constituée de jeunes, avait besoin de transports en commun. Le nombre de voyageurs passa de moins de 19 millions en 1961 à plus de 24,5 millions, l'année du centenaire. Au cours des quelques années qui suivirent, ce chiffre demeura à peu près stable, fluctuant entre 20 et

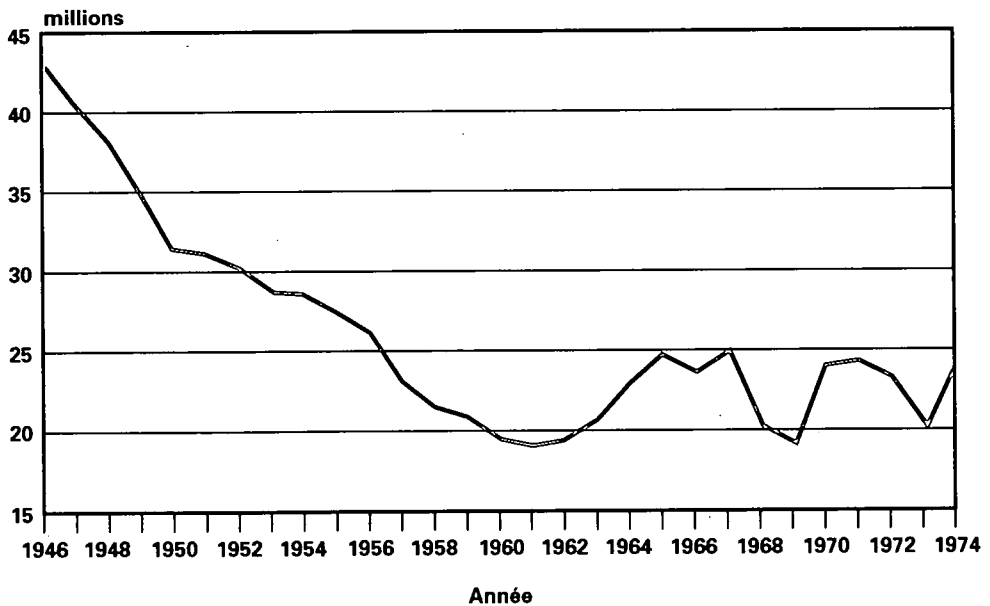
25 millions. Pour donner une meilleure idée de son importance, cela représentait un voyage par an par Canadien²⁷⁰. Enfin, les subventions prévues par la LNT semblaient donner les résultats escomptés par la Commission MacPherson, malgré la grande prudence manifestée vis-à-vis de l'abandon des services. À la fin des années 1960 et au tout début des années 1970, les subventions aux chemins de fer diminuèrent constamment. En 1971, elles n'étaient plus que de 53,9 millions de dollars, soit deux fois moins élevées.

SUBVENTIONS ET COMPRESSIONS

Toutefois, toutes ces initiatives se révélèrent illusoires. Si le service ferroviaire voyageurs avait jamais eu une chance de survivre malgré l'élimination des subventions, cette chance disparut avec les bouleversements économiques des années 1970. Depuis la Seconde Guerre mondiale jusqu'à la fin des années 1960, le Canada avait connu l'une des plus grandes périodes de croissance soutenue de son histoire. Les récessions avaient été brèves et sans trop de gravité. Cela voulait dire que, dans le secteur public ou le secteur

Figure 27

NOMBRE DE VOYAGEURS PAYANTS TRANSPORTÉS



Source : Statistique Canada, *Statistiques historiques du Canada*, deuxième édition, F.H. Leacy (Édit.), 1983, séries T44.

privé, les politiques visant le transport des voyageurs avaient été établies en fonction d'un maintien de la croissance et de la prospérité économiques. Cependant, au début des années 1970, la période de prospérité prit fin. Les années 1970 furent marquées par une «stagflation» croissante²⁷¹. Au cours de la décennie qui suivit, la croissance économique demeura instable et l'inflation suscita l'incertitude. L'un des éléments de cette «stagflation» fut particulièrement important pour le secteur des transports. La hausse considérable du coût de l'énergie, en 1973, eut des répercussions désastreuses sur le transport. Les déplacements (ou le transport de marchandises) devinrent plus coûteux par rapport à d'autres activités et les Canadiens se mirent à voyager moins ou à le faire de façon plus économique.

Tous les secteurs du transport furent touchés par la «stagflation» en général et par le choc pétrolier, en particulier. Le transport aérien connut ses pires années au début des années 1970 et le nombre des passagers et de passagers-mille diminua, ce qui est très rare dans un secteur réputé pour sa forte croissance²⁷². Les fabricants d'automobiles nord-américains licencièrent des milliers de travailleurs. Les consommateurs se tournèrent vers des automobiles de plus en plus petites, bon marché et économiques. Les secteurs du transport aérien et de l'automobile éprouvèrent des difficultés à court terme, mais ils se trouvaient relativement avantagés. Leur technologie était toujours en demande. Le nombre de véhicules immatriculés ne baissa pas, mais les gens achetaient des voitures plus petites et, après son bref recul du début des années 1970, la clientèle des lignes aériennes recommença à s'accroître.

Toutefois, alors que l'impact immédiat s'était dissipé depuis longtemps, la crise énergétique se répercuta sur les discussions touchant le transport au Canada. Le désir de conserver l'énergie suscité par la crise accentua un revirement d'attitude qui avait déjà été amorcé vis-à-vis de l'automobile. Les gens n'étaient pas vraiment prêts à renoncer à leur voiture et cette dernière évoquait toujours, comme dans les années 1950, une certaine liberté et un certain statut social. Toutefois, le côté négatif d'une société dépendante de l'automobile se trouva renforcé. Diverses préoccupations portant à la fois sur la sécurité, la consommation d'énergie et la pollution éliminèrent «l'absence de doute» qui avait caractérisé les investissements publics dans le réseau routier au cours des décennies antérieures. Toutes sortes de doutes naquirent au cours de ces 20 dernières années.



La mythologie suburbaine avait toujours eu ses détracteurs et le grand nombre d'accidents de la route avait été une cause d'inquiétude dans les années 1950, comme au cours des autres décennies. Toutefois, ces années-là, on répondit aux critiques qu'il s'agissait non pas de mettre l'automobile au rancart, mais de concevoir de meilleures voitures ou de meilleures routes. Les autoroutes modernes offraient une meilleure sécurité, elles étaient mieux séparées des rues locales et elles amélioreraient la qualité de la vie en général. Cette attitude qui régna jusqu'au milieu des années 1960 vis-à-vis du progrès partait du principe que la technologie était une force positive. L'esprit d'invention de l'entreprise privée et des pouvoirs publics allait améliorer la vie des gens. Cette hypothèse devint de plus en plus contestée à la fin des années 1960. En effet, cette époque se caractérisait, à bien des égards, par un certain cynisme vis-à-vis du progrès matériel et de la direction qu'il avait suivie jusque-là. L'automobile nord-américaine, qui symbolisait le modernisme et la technologie, allait devenir la cible de nombreuses critiques.

Ces critiques arrivèrent par étapes. Au départ, l'automobile commença pas ne plus être autant considérée comme le symbole des avantages du progrès. La voiture nord-américaine, que la génération précédente avait portée aux nues, se révéla être un exemple de technologie de mauvaise qualité. L'ouvrage publié par Ralph Nader en 1965 sous le titre *Ces voitures qui tuent*, contribua à susciter des sentiments ambivalents vis-à-vis de l'automobile nord-américaine²⁷³. Selon cette nouvelle perspective, le progrès technologique était en grande partie illusoire et surtout une question de conception et de publicité. On reprochait surtout aux fabricants leur attitude cavalière vis-à-vis de la sécurité et de la fiabilité. Les gens continuaient à aimer leur auto, mais ils n'étaient plus certains de pouvoir lui faire confiance.

La deuxième source de préoccupation vint de ce que les pressions en faveur de l'amélioration du réseau routier se déplacèrent vers les villes. À la fin des années 1960, les montants que les municipalités consacrèrent à la voirie continuèrent d'augmenter tandis que les dépenses des autorités fédérales et provinciales se stabilisèrent ou diminuèrent. Pourtant, l'automobile posait de véritables problèmes dans les villes. Les voies rapides qui coupaient les centre-villes en leur milieu offensaient de plus en plus la vue des citoyens. Et cela coûtait trop cher aux yeux des élus politiques. Les résidents des quartiers commencèrent à protester, craignant d'être sacrifiés sur

l'autel de la circulation routière. Le fameux mouvement contre la voie rapide Spadina, à Toronto, au début des années 1970 et le débat sur le troisième viaduc de Burrard Inlet, à Vancouver, firent voir à quel point ces questions pouvaient devenir politisées²⁷⁴. Par conséquent, les problèmes urbains et les susceptibilités contemporaines firent douter de plus en plus de l'avenir d'un système de transport axé sur l'automobile, du moins dans les grandes villes et dans leurs alentours, au début des années 1970.

Toutefois, ni les croisades de Nader ni les préoccupations des citoyens du début des années 1970 n'eurent autant d'effet que la crise énergétique de 1973. Les détracteurs de l'automobile purent alors faire valoir que non seulement les véhicules étaient mal faits ou que la congestion urbaine posait un problème, mais que le fait de conduire une voiture causait du tort à la société. De nombreux livres à succès proclamèrent que la crise énergétique avait détruit le rêve nord-américain de l'automobile. Une de ces œuvres, qui s'attaquait à la société de l'automobile sur laquelle le développement de l'Amérique du Nord s'était fondé depuis un quart de siècle, obtint même l'imprimatur du Gouverneur général sous la forme d'un avant-propos. C'était un signe des temps²⁷⁵. La nouvelle image de l'automobile en était un également. Ce symbole de liberté était devenu l'image de la rapacité et de l'inefficacité. «Je voudrais dédier cet essai», déclara l'un des détracteurs de l'automobile, dans un livre visant les ingénieurs, «à la majeure partie de l'humanité qui n'a aucun espoir — et je l'espère sincèrement, aucun désir — de posséder l'automobile américaine moyenne. Ce parangon de vertu écologique a une capacité étonnante d'absorption de ressources non renouvelables. À part sa contribution au taux de décès, à la pollution atmosphérique, au bruit et à la destruction des villes et de la campagne, la voiture américaine typique passe le plus clair de son temps à transporter une personne et demie»²⁷⁶.

La critique gagna également les cercles gouvernementaux. La position officielle du gouvernement canadien fut contre l'automobile, du moins implicitement. La conservation de l'énergie devint, du moins pendant une décennie, un sujet de préoccupation pour les autorités qui ne cessèrent d'exhorter le public. On créa un Bureau de la conservation de l'énergie et le gouvernement canadien appuya des mesures visant à économiser l'énergie. Chacun savait que l'efficacité énergétique de l'auto laissait à désirer et les efforts déployés par le gouvernement pour économiser l'énergie eurent donc pour effet de réduire la place que l'automobile occupait dans le transport au

Canada. Des ministères fédéraux comme celui de l'Énergie, des Mines et des Ressources, avertirent les Canadiens qu'ils devaient se libérer de leur dépendance vis-à-vis de l'automobile et remplacer «les voitures de passagers par des véhicules à plusieurs places, trains et autobus, et une plus grande utilisation des systèmes de transport en commun»²⁷⁷. Une étude du ministère des Transports disait de l'automobile que c'était «le mode de transport le plus dangereux, la principale source d'encombrements dans les grandes villes, que la charge qu'elle emporte et les encombrements la rendent inefficace, qu'elle est le mode le plus polluant et le plus vorace d'énergie et enfin, qu'elle est le moyen de transport le plus vulnérable aux caprices du temps»²⁷⁸. Au cours de la décennie, le Conseil des sciences du Canada rédigea une série de rapports exhortant à préserver d'autres modes de transport et mettant en garde contre un risque imminent de crise énergétique²⁷⁹.

Nous pourrions citer des exemples, mais les faits sont suffisamment éloquents. Au Canada comme aux États-Unis, l'attitude vis-à-vis de l'automobile avait changé²⁸⁰. Ses détracteurs qui constituaient jusque-là une minorité, voyaient leur point de vue triompher. Pour le résumer, disons que l'auto n'était peut-être pas mauvaise en soi comme mode de transport (ce qui était contesté), mais la façon dont la culture automobile nord-américaine avait évolué causait des torts à la société et à l'économie. Des voitures trop grosses — qui ne transportaient souvent qu'une seule personne — encombraient inutilement les voies rapides et les distances excessives que les banlieusards devaient parcourir entre leur lieu de travail et leur domicile créaient des problèmes sur le plan de la sécurité, de la pollution urbaine, de l'épuisement des ressources énergétiques et de la dispersion sociale. Il était possible de résoudre certains de ces problèmes en construisant des autos meilleures et plus économiques, mais il était préférable de se tourner vers d'autres modes de transport. En tout cas, ce n'est pas en construisant davantage d'autoroutes que l'on allait régler la situation. Cela ne pouvait qu'accroître le nombre d'automobiles.

À la suite de cette prise de conscience, on cessa d'être obnubilé par l'automobile et la route comme au cours des décennies antérieures. En Ontario, par exemple, le ministère de la Voirie fut, en 1971, fusionné avec le ministère des Transports et des Communications, beaucoup plus important et diversifié. «Aujourd'hui, le transport ne se limite pas aux routes. Il a pris des dimensions globales», concluait le rapport final de l'ancien ministère²⁸¹. Il se produisit néanmoins deux événements particulièrement symboliques. Le

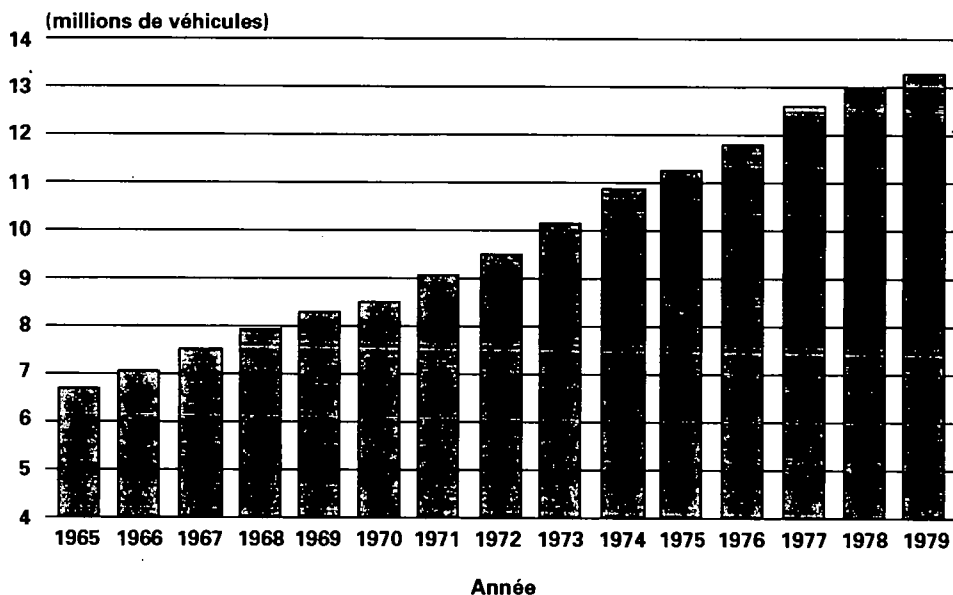
premier fit intervenir l'Association canadienne des bonnes routes dont la création remontait à 1914 et même à 1894 si l'on tient compte de l'association ontarienne. Au cours des années, cet organisme avait été au centre des discussions en faveur de l'amélioration du réseau routier. Pourtant, dans les années 1970, faisant valoir qu'il était «conscient que les routes ne régleraient pas, à elles seules, les problèmes de transport», elle changea son nom pour celui d'Association des routes et transports du Canada²⁸². Deuxièmement, Statistique Canada avait, depuis la fin des années 1920, publié des chiffres sur les dépenses faites pour l'infrastructure routière. Le début de la publication périodique de ces renseignements coïncidait avec la nouvelle importance que les routes occupaient dans la vie des Canadiens. Toutefois, le ministère cessa de publier ces chiffres en 1976. Ce geste symbolique reflétait la baisse d'importance de la construction routière²⁸³.

Toutefois, malgré son importance, ce revirement mérite des explications. Dans les années 1970, les gouvernements furent soumis à des pressions paradoxales. Malgré le désir d'économiser l'énergie et l'intérêt suscité par les autres modes de transport, le nombre d'automobiles continua de s'accroître au Canada (voir figure 28). On ne pourrait pas convaincre le public de renoncer à l'automobile et les gouvernements devaient donc chercher d'autres moyens de transporter les gens et d'alléger l'encombrement des routes. Il leur fut donc difficile de définir la politique de transport. On chercha à convaincre les gens de ne pas utiliser leur voiture. Dans certaines régions, les efforts déployés en ce sens donnèrent d'assez bons résultats. Le service de train GO, en Ontario, illustre parfaitement la réorientation des priorités provinciales²⁸⁴. Toutefois, il s'agissait d'un service exceptionnel établi dans la plus forte concentration métropolitaine du pays. La plupart des autres régions n'avaient ni les recettes provinciales, ni la densité démographique voulues pour s'offrir ce genre de service.

Ces préoccupations vis-à-vis de l'automobile s'accompagnaient d'une réduction des investissements dans l'infrastructure routière du pays. En 1966, La Route, la publication de la CGRA, proclamait encore que le Canada s'orientait, sur le plan de la construction routière, vers une année record caractérisée par «d'importants projets plus complexes». L'année suivante, on put lire en manchette que les travaux de construction atteignaient une valeur de 1,6 milliard de dollars et qu'ils se poursuivaient au même rythme²⁸⁵. Néanmoins, des changements s'annonçaient. En 1967, le budget de la voirie fédérale et provinciale diminua en termes réels. Les coupes furent

Figure 28

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES AUTOMOBILES, 1965-1979



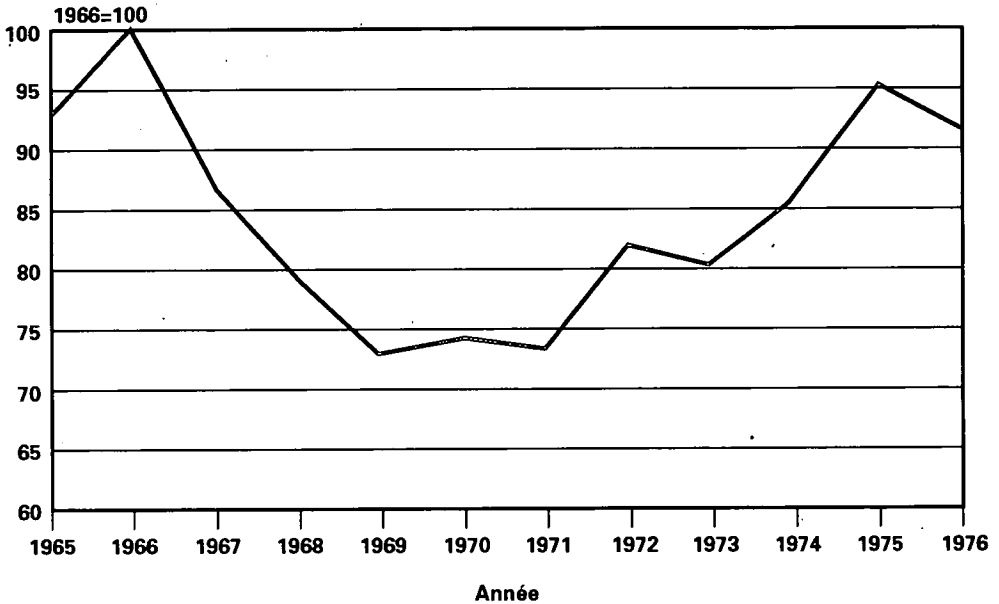
Source : Tiré de Statistique Canada, *Immatriculations de véhicules*, catalogue n° 53-219.

particulièrement importantes au niveau provincial : ce fut la baisse procentuelle la plus importante depuis le début du boom à la fin de la guerre. Cette tendance se poursuivit pendant plusieurs années. En dollars réels, c'est plus de dix ans après que les montants consacrés aux routes rurales atteignirent leur niveau de 1966 (voir figure 29). Même alors, la reprise fut de courte durée et, dans les années 1980, les dépenses en dollars réels diminuèrent de nouveau.

Le retrait presque total du gouvernement fédéral de la construction de routes fut un aspect particulièrement spectaculaire du revirement de la politique routière. Une fois les subventions à la transcanadienne et au développement de l'Atlantique abolies, dans les années 1970, le gouvernement fédéral participa très peu à l'élaboration de la politique. En termes absolus, les dépenses se réduisirent à une faible portion de ce qu'elles avaient été dix ans avant. Par rapport aux dépenses des provinces, elles devinrent insignifiantes, tombant de leur niveau maximal de 16 pour cent, au milieu des années 1960, à moins de 5 pour cent, au début des années 1980, et à moins de 4 pour cent, à la fin de la décennie²⁸⁶. Sa participation financière

Figure 29

LA FIN DE L'ESSOR DU RÉSEAU ROUTIER : DÉPENSES RÉELLES PROVINCIALES ET FÉDÉRALES, 1966-1976



Source: Statistique Canada, *Annuaire du Canada*, 1966-1978.

était également devenue moins uniformisée et s'inscrivait surtout dans les programmes de développement régional, dans le cadre d'une série d'ententes ponctuelles avec les provinces connues sous le nom d'EDER (Ententes de développement économique régional). Cette participation ne pouvait pas se comparer au programme de la transcanadienne ou même au programme de routes d'accès aux ressources des décennies antérieures.

Les doutes croissants que suscitait la culture de l'automobile compliquèrent le débat sur le déclin du service ferroviaire voyageurs. Étant donné l'intérêt suscité par la conservation de l'énergie et la pollution, le train faisait relativement bonne figure, surtout à côté de l'automobile. De toute évidence, les chemins de fer ne pouvaient plus continuer sans subvention à grande échelle et pourtant, comme Via 2000 et d'autres groupes de pression le rappelèrent au gouvernement, le train était précisément le mode de transport dont le pays avait besoin si l'on voulait réduire l'utilisation de l'automobile. La plupart des arguments avancés en faveur du rail se fondent explicitement ou implicitement sur le «coût social» de l'automobile et, partant, la nécessité

de soutenir le service ferroviaire voyageurs. Au milieu des années 1970, le gouvernement fédéral consacra généralement plus d'argent à subventionner ce service qu'à construire des routes. Cette politique allait à l'opposé de celle des années 1960. Puis, la participation fédérale à la construction de la transcanadienne et les recommandations du rapport MacPherson préconisant la cessation des subventions fédérales aux chemins de fer semblèrent tracer la voie de l'avenir²⁸⁷.

On pouvait alors invoquer des arguments qui n'avaient rien d'économique, du moins pas directement, pour préserver les chemins de fer, non pas par nostalgie du passé, mais pour les avantages sociaux qu'ils pouvaient apporter²⁸⁸. Malgré cela, l'instabilité économique des années 1970 fut désastreuse pour le service voyageurs. La diminution de la clientèle et l'existence de modes de transport plus concurrentiels rendirent illusoire les espoirs que les compagnies ferroviaires caressaient encore de trouver des lignes rentables. Comme Otto Lang, le ministre des Transports au milieu des années 1970 le déclara : «En fait, il n'y avait pas de lignes rentables»²⁸⁹.

L'absence de lignes rentables empêchait d'appliquer les principes à la base du régime de subventions prévu par la LNT et de la prudence de la CCT vis-à-vis la réduction des services. On espérait que les lignes rentables pourraient, grâce à une rationalisation et un subventionnement conservateurs, soutenir les itinéraires non rentables. Toutefois, l'interfinancement se révélait impossible. Les compagnies se retrouvèrent dans une situation inextricable. Elles devaient, en effet, maintenir un haut niveau de service, leurs pertes étant subventionnées à 80 pour cent, mais elles devaient assumer la différence. De plus, même si les subventions avaient été complètes, il y aurait quand même eu un coût d'opportunité. Les compagnies s'attendaient à ce que le trafic marchandises augmente continuellement d'une année à l'autre. Chaque dollar, chaque locomotive, et surtout chaque voie principale qui était consacrée au service voyageurs déficitaire, ne permettaient pas aux chemins de fer de satisfaire à la demande de transport de marchandises²⁹⁰. L'absence de lignes rentables inquiétait également les autorités gouvernementales. Les chiffres concernant les subventions sont révélateurs. Partant d'un montant de 53,9 millions, en 1971, les subventions aux chemins de fer commencèrent à augmenter. En 1973, elles atteignaient plus de 130 millions de dollars et en 1974, 164 millions. De plus, les deux tiers de ces subventions étaient désormais consacrés aux services voyageurs, ce qui ne s'était jamais vu. Ce n'est pas ce qu'avait envisagé la Commission MacPherson ou les rédacteurs de la LNT²⁹¹.

Ces forces déclenchèrent une réaction en chaîne. Jusque-là, le CN sinon le CP avaient continué à s'intéresser aux services voyageurs. Toutefois, au milieu des années 1970, les chemins de fer passèrent la plupart de leur temps à essayer de se dégager de cette responsabilité. Le gouvernement affichait de plus en plus de scepticisme quant à l'avenir des services voyageurs. C'était l'ère de la technocratie et le ministère des Transports, qui voyait seulement ce que coûtait le maintien des services pour une clientèle de plus en plus réduite semblait peu sensible au caractère romantique du voyage en train. «Au sens rigoureux des termes, disait une étude publiée par le ministère au milieu des années 1970, il coûterait moins cher au gouvernement d'acheter des billets d'autocar et d'en donner un à chaque passager de train que de maintenir le système actuel de subventions. De plus, la plupart des itinéraires ferroviaires sont également desservis par le service d'autocar et dans bien des cas, par le service aérien en plus»²⁹².

Jusqu'alors, c'est avec énormément de prudence que les gouvernants avaient envisagé une politique de rationalisation. Jack Pickersgill traduisit bien l'opinion qui prévalait alors à l'égard des chemins de fer en déclarant, en 1966, que «les transports, encore plus que les questions de race, de religion ou de langue ont le pouvoir de susciter les sentiments et les préjugés et d'obscurcir le raisonnement de la plupart des gens»²⁹³. Il n'est guère étonnant que ses successeurs aient hésité à réduire le service ferroviaire voyageurs. Se laissant orienter par l'opinion politique et publique, la CCT s'était également montrée très prudente à l'égard de la réduction du service voyageurs et des embranchements²⁹⁴. Toutefois, la croissance des déficits et les études réalisées par la Fonction publique eurent un certain impact. En 1976, il n'était plus nécessaire de convaincre les politiciens. En janvier de cette année-là, le ministre des Transports, Otto Lang, annonça une politique de transport visant la rationalisation du service ferroviaire voyageurs²⁹⁵. Cette décision d'accepter les critiques inévitables du public et d'essayer de réduire le coût des services ferroviaires fut très importante. En effet, elle força les divers responsables à prendre les mesures que l'on attendait depuis le rapport de la Commission MacPherson. Les services voyageurs allaient être réduits et l'on en accepterait les conséquences politiques. Un noyau de service serait toutefois préservé et amélioré. Depuis l'annonce de cette décision, le débat sur la politique de transport au Canada a été centré sur la sagesse ou la folie du mouvement mis en branle ce jour-là.

Officiellement, Otto Lang fit deux choses au moyen des politiques qu'il avait énoncées en janvier 1976. Premièrement, il donna à la CCT l'ordre

d'envisager la rationalisation du service ferroviaire voyageurs²⁹⁶. Ces instructions conféraient trois fonctions fondamentales aux trains de voyageurs : le transport interurbain à courte et moyenne distance; le transport des banlieusards et les voyages transcontinentaux offrant beaucoup de confort²⁹⁷. En fait, cette politique mit l'accent sur le corridor Windsor-Québec et les trains transcontinentaux. La CCT se trouva aux prises avec une tâche difficile. Elle ne savait pas exactement quels niveaux de service ou de subvention le gouvernement jugeait raisonnables, si ce n'est qu'il fallait procéder à une rationalisation. Néanmoins, la CCT répondit aux directives d'Otto Lang en proposant une réduction des services et en tenant des audiences publiques aux quatre coins du pays. Après toute une polémique qui fit la une des journaux, la CCT proposa une série de réductions qui touchaient surtout les lignes régionales sous-utilisées²⁹⁸.

Deuxièmement, Otto Lang libéra les sociétés ferroviaires existantes du fardeau du service voyageurs. Il le fit par un moyen inhabituel, en présentant une loi portant affectation de crédits qui créait VIA Rail, en 1977. En 1978, VIA Rail devint une société d'État²⁹⁹. Si le gouvernement voulait ressusciter le service voyageurs, compte tenu du manque d'intérêt des sociétés ferroviaires, la création de cet organisme semblait logique. Cela mettait fin au mythe selon lequel le service ferroviaire voyageurs était toujours une entreprise privée. La société d'État chercherait davantage, en principe, à fournir un service adéquat pour la simple raison que telle était sa mission. Toutefois, VIA Rail eut certains détracteurs. À l'époque et depuis, les défenseurs du service ferroviaire voyageurs firent valoir que VIA Rail n'avait pas de mandat législatif, qu'elle n'était pas appuyée par le gouvernement et qu'elle ne serait donc pas en mesure d'attirer les voyageurs.

Les coupes et la création de VIA se heurtèrent à un nouveau mouvement qui rééquilibra les rapports de force. D'abord à Ottawa, puis dans l'ensemble du pays, s'inspirant d'un précédent britannique, des citoyens créèrent un groupe de pression en faveur du chemin de fer. L'existence de Transport 2000 et d'autres groupes de pression garantissait qu'à l'avenir les mesures prises par le gouvernement à l'égard du service ferroviaire seraient examinées de près. Les réductions apportées dans les services en 1977 avaient également eu des répercussions sur le grand public. Comme nous l'avons vu, les audiences publiques et les articles parus dans les journaux avaient réveillé l'intérêt public³⁰⁰. Il est certain que les audiences de 1977 susciterent énormément d'attention et de discussions. Ce fut surtout vrai dans les Maritimes.

Les besoins de la région en matière de transport et la tradition qui reliait le service ferroviaire au pacte de la Confédération donnèrent lieu à des débats animés lorsque le Comité ferroviaire de la CCT alla dans la région, en mai 1977, pour discuter de la rationalisation³⁰¹.

Certains éléments du secteur public commencèrent également à réexaminer le service ferroviaire. VIA Rail en faisait partie. Sa mission consistait à fournir un service voyageurs. Sa création apporta donc des appuis supplémentaires à ce service. Dès qu'elle fut organisée, VIA entreprit une grande campagne de commercialisation qui eut pour effet d'augmenter de façon spectaculaire sa clientèle et ses frais d'exploitation, au cours de ses deux premières années d'existence. Le rapport annuel de la Société pour la première décennie montre bien que cette dernière insistait non pas sur le profit, mais sur le service et la clientèle. Ces rapports soulignent, l'un après l'autre, l'importance sociale et politique du transport des voyageurs. Ils montrent également que VIA était consciente de ce que son auditoire était la Fonction publique et les élus politiques plutôt que les actionnaires d'une société privée. «Et voici qu'aujourd'hui, écrit le président, dans le rapport annuel de 1985, héritiers de cette longue tradition, nous nous montrons hésitants et incertains face à l'avenir des services ferroviaires voyageurs». Toutefois, le service voyageurs avait toujours sa place. «Peut-être n'avons-nous pas su, en tant que pays, trouver un cadre approprié au transport ferroviaire des voyageurs. Et pourtant, nous nous devons d'y parvenir, à moins d'accepter de nous priver d'un lien de communication vital, complément essentiel des autres moyens de transport et de rompre une tradition chère à de nombreux Canadiens en raison de son rôle historique essentiel»³⁰².

Entre-temps, les fonctionnaires tentèrent de s'attaquer au problème. Le service ferroviaire voyageurs coûtait très cher au Trésor public, mais la domination de l'automobile continuait à soulever des préoccupations d'ordre social et énergétique. En fait, ce qui frappe dans les études gouvernementales de la fin des années 1970 et du début des années 1980, c'est qu'elles s'attardent énormément sur le plus anémique de tous les modes de transport, le service ferroviaire voyageurs³⁰³. En fait, à la suite de la controverse de 1976 et 1977, on s'était sérieusement demandé comment le trafic se répartirait entre les divers modes de transport à l'avenir et cela, à un moment où l'on reprochait plus que jamais à l'automobile d'être un moyen de déplacement «énergivore», dangereux et coûteux. À la fin des années 1970, le Conseil des sciences du Canada fit valoir ceci : l'automobile «s'est assuré les



deux tiers environ de l'accroissement annuel (du marché des transports), le reste allant aux compagnies aériennes. En période d'économie d'énergie, il n'y a pas lieu de se réjouir de cette situation»³⁰⁴.

Au cours de la dernière décennie, l'autre grand facteur qui a orienté la politique gouvernementale a été le déficit national. Tout au long des années 1970, ce déficit a augmenté de façon alarmante. Au début des années 1980, il était devenu une force économique négative importante et une question politique. Autrement dit, la politique des années 1970 a été influencée par le scepticisme à l'égard de l'avenir du chemin de fer. Dans les années 1980, on reprit quelque espoir quand des groupes de pression, VIA Rail et d'autres intéressés commencèrent à chercher des moyens de relancer le train. Toutefois, même si le fatalisme à cet égard céda un peu de terrain, les impératifs financiers du gouvernement eurent le dessus. Les années 1980 ne furent pas une époque propice à des investissements importants et risqués dans la technologie du train de voyageurs. Le gouvernement vit ses subventions totales à VIA Rail s'élever à plus de 300 millions de dollars en 1980 et à plus de 600 millions, en 1982. Les efforts qu'il fit, en 1981, pour réduire le déficit, suscitèrent une levée de boucliers et il fallut tenir d'autres audiences et d'autres sondages qui montrèrent que la majorité des Canadiens voulaient le maintien du service ferroviaire³⁰⁵. Le parti de l'Opposition constitua son propre groupe de travail et défendit énergiquement les chemins de fer, ce qui retint énormément l'attention de la presse et du public³⁰⁶. Les pressions étaient si fortes que le gouvernement rétablit un grand nombre des services qui avaient été abolis, ce qui fut une mesure tout aussi controversée.

Ballottée par des pressions contradictoires, la politique gouvernementale pataugeait péniblement au début des années 1980. L'opinion publique s'opposait à la réduction des services et les conseillers du gouvernement n'arrivaient pas à se mettre d'accord quant à l'orientation que le transport des voyageurs devait prendre. Néanmoins, la croissance du déficit national et des subventions aux chemins de fer interdisait toute initiative audacieuse. VIA Rail était généralement considérée, à tort ou à raison, comme une demi-mesure : une entreprise sans mandat et sans fonds suffisants. Le rapport d'un groupe de travail de l'Ontario fut particulièrement critique, faisant valoir que «VIA n'a pas vraiment la capacité d'exploiter des services ferroviaires voyageurs au Canada, exerce un contrôle limité sur les systèmes et les prix de revient, ne peut pas établir ses propres priorités budgétaires et ne peut pas vraiment planifier ou expérimenter des niveaux de service

différents»³⁰⁷. VIA Rail était devenue l'élément du réseau ferroviaire le plus coûteux pour le contribuable puisqu'elle absorbait près des trois quarts des subventions totales³⁰⁸.

C'est dans ce climat d'incertitude que le gouvernement conservateur nouvellement élu s'efforça de débloquer les choses en s'empressant de modifier toute la politique à l'égard du transport des voyageurs. Comprenant que l'ensemble complexe de règlements et d'audiences empêchait de trouver des solutions novatrices, le gouvernement conservateur s'orienta vers une réglementation simplifiée si nécessaire et une déréglementation pure et simple, si possible. Il s'agissait «de ramener la réglementation à l'essentiel et de réduire l'intervention de l'État afin de stimuler l'innovation et l'esprit d'entreprise»³⁰⁹. Cette politique, que reflétait la nouvelle *Loi nationale sur les transports* de 1987, a toujours cours et ne peut donc faire l'objet d'une étude historique. Elle a eu des effets sur le transport des voyageurs, mais de façon inégale. Le service voyageurs n'a pas été vraiment touché. Après tout, VIA avait pour principale mission de fournir des services voyageurs plutôt que de réaliser des profits. La société cherchait à économiser dans une certaine mesure et, depuis un certain temps, elle avait mis l'accent sur les «services du corridor» pour accroître ses recettes. La déréglementation ne changea rien à cela et ne favorisa pas une vague d'abandon de lignes. Tant que les subventions étaient maintenues, c'était inutile. En fait, quand la série de coupes suivantes fut opérée dans le service ferroviaire, ce fut de la façon traditionnelle et pour les raisons habituelles. Le gouvernement ordonna qu'elles soient faites à cause de la croissance du déficit³¹⁰. Également, ces coupes engendrèrent des études, une polémique et des protestations de la part des partis de l'Opposition comme en 1977 et 1981³¹¹. Bien entendu, tout cela indiquait que le service ferroviaire voyageurs avait largement dépassé le stade où l'on pouvait le considérer selon les critères habituels du libre marché.

Toutefois, cela eut une deuxième conséquence sur les services voyageurs. La déréglementation s'était fortement répercutée sur le transport aérien. Malgré un ralentissement temporaire, au lendemain de la crise énergétique de 1973, ce secteur avait connu une croissance persistante. Entre 1972 et le milieu des années 1980, le nombre de passagers doubla, atteignant 29 millions en 1986, ce qui dépassait de très loin le nombre de voyageurs prenant le train³¹². Pour placer cette transition rapide dans sa juste perspective, il suffit de se souvenir qu'à peine 20 ans plus tôt, cinq fois plus de gens

voyageaient par le train que par l'avion. Trente ans avant, c'était 15 fois plus. Le trafic aérien continua à prendre de l'expansion pour de nombreuses raisons. Au milieu des années 1960, le niveau de vie avait augmenté à tel point qu'un plus grand pourcentage de la population pouvait se permettre de voyager en avion. La technologie et les possibilités supérieures qu'offraient les avions à réaction à grande capacité, de même que les appareils qui consommaient moins de carburant, permettaient d'assurer un meilleur service. D'autre part, le fait de voler n'était plus une aventure comme c'était le cas 20 ans plus tôt. La plupart des gens étaient habitués à l'idée et profitaient de cette technologie sans hésiter. La croissance de la clientèle fit apparaître des lignes aériennes régionales et de plus petits avions visant à englober les petites localités dans le réseau aérien, remplaçant ainsi les autres modes de transport.

Le principal facteur ayant contribué à la croissance du transport aérien est peut-être la baisse de tarifs dont le consommateur a pu profiter grâce à divers rabais. Au début des années 1970, la CCT autorisa les compagnies aériennes à offrir des tarifs comparables à ceux des vols nolisés sur leurs vols réguliers, en 1977, dans le cadre de «forfaits-vacances». Même si certaines restrictions s'appliquaient aux réservations, à l'annulation et aux dates de voyage, ces tarifs attirèrent les voyageurs économes vers les lignes aériennes. Puis, à compter de 1979, les compagnies procédèrent à des soldes de place³¹³. Les restrictions imposées au départ furent assouplies à plusieurs reprises, surtout dans le cadre de la déréglementation de ces dernières années. Par conséquent, avant même le mouvement vers une déréglementation générale du milieu des années 1980, la CCT avait laissé une marge de manoeuvre beaucoup plus grande aux lignes aériennes. Le train et, dans une certaine mesure, le transport par autocar à longue distance, perdirent ainsi une bonne partie des avantages qu'ils avaient toujours présentés sur le plan des tarifs.

Lorsque la déréglementation fut instaurée à grande échelle au milieu des années 1980, les compagnies aériennes en furent de loin les plus touchées. En conséquence, il y eut beaucoup de bousculade quand les deux principaux transporteurs aériens (Air Canada et Canadien Pacifique) cherchèrent à accroître leur part du marché. Il y eut également des changements spectaculaires dans ce secteur lorsque Wardair s'y établit d'abord avec succès dans le secteur des vols nolisés puis échoua dans celui des vols réguliers. Il y eut également l'achat du Canadien Pacifique par le dynamique transporteur

régional Pacific Western (qui acheta également plus tard Wardair) pour former Canadian Airlines International. On assista également à la grandeur, à la décadence et à la restructuration de plusieurs transporteurs régionaux. Tous ces événements sont bien trop récents pour qu'il soit possible de les évaluer de façon précise. Toutefois, deux conclusions se dégagent. Premièrement, la forte concurrence que les compagnies se livrèrent pour accroître leur part du marché entraîna une baisse, au moins temporaire, du coût réel du transport aérien pendant la majeure partie de la décennie, ce qui compromit davantage la compétitivité de VIA Rail. Deuxièmement, l'oligopole exercé par l'industrie aérienne et la réglementation qui répartissait soigneusement les itinéraires avaient apporté à ce secteur la sécurité financière et la stabilité pendant les 40 années qui suivirent la guerre. De toute évidence, ce n'est plus le cas. La déréglementation, la mondialisation de cette industrie, le projet d'entente sur l'ouverture des espaces aériens et la congestion des aéroports ont déstabilisé ce secteur. On se perd actuellement en conjectures quant à la possibilité qu'un des deux grands transporteurs aériens fasse faillite, ce qui laisserait le Canada avec un seul transporteur national d'ici une dizaine d'années. Cela rappelle beaucoup la façon dont l'on considérait le CP et le CN entre les deux guerres³¹⁴. Chose certaine, il n'est pas possible d'établir un système de transport en partant du principe que les lignes aériennes pourront assumer le fardeau national plus que les chemins de fer n'ont pu le faire une génération plus tôt.

7. CONCLUSION : PRÉOCCUPATIONS ET MYTHES DE LA SOCIÉTÉ CANADIENNE CONTEMPORAINE

Au début des années 1990, la situation des transports en commun est en évolution au Canada. La crise des chemins de fer n'a pas été réglée et le débat se poursuit entre ceux qui considèrent le train comme essentiel à notre avenir et ceux qui jugent son abolition, du moins à l'extérieur du corridor, indispensable pour préserver la solvabilité du pays. Le public semble désirer de meilleurs services ferroviaires, mais il est de plus en plus pessimiste quant au réalisme de cette attente. Le secteur du transport aérien n'a sans doute jamais été aussi instable que depuis quelques années. Les prises de contrôle, l'avènement des réseaux en étoile, la controverse que déclencha l'aéroport de Pickering, il y a quelques années, et la congestion de plus en plus forte d'aéroports comme celui de Pearson laissent croire que l'essor de ce secteur sera limité dans l'avenir immédiat. Par conséquent,

même si la technologie du transport aérien continuera à jouer un rôle essentiel, nous ne savons pas exactement comment les compagnies ou les itinéraires seront réorganisées au fur et à mesure que cette industrie évoluera. L'autocar continue à absorber une bonne proportion de la clientèle de voyageurs dont certains auraient pris le train il y a quelques années. Toutefois, ses services ne sont généralement pas intégrés aux autres modes de transport et, sur longue distance, ils semblent n'être plus privilégiés que par les voyageurs à faible revenu. Seule l'automobile continue inexorablement à étendre sa domination sur la vie des Canadiens.

Cette instabilité a conduit les décideurs à chercher de nouvelles politiques, mais ils se heurtent à trop de forces contradictoires. Les groupes de pression comme Transport 2000 ont continué à défendre énergiquement les services ferroviaires voyageurs et ont obtenu l'appui d'autres groupes de pression, des partis de l'Opposition et d'autres niveaux de gouvernement. Entre-temps, l'Association des transports du Canada a fait valoir que le gouvernement fédéral devait se lancer de nouveau dans des investissements à grande échelle pour préserver l'infrastructure routière du pays³¹⁵. C'est l'attitude du public qui est la plus paradoxale de toutes. En effet, la politique de ces dernières années a été déterminée en grande partie par les choix qu'il a faits en ce qui concerne les modes de transport et surtout par son grand attachement à l'automobile. Le public est également l'un des plus ardents défenseurs du train. En 1981, lorsqu'on a opéré une série de coupes dans les services de VIA Rail, un sondage Gallup a révélé que la plupart des Canadiens de toutes les régions voulaient que les services soient maintenus ou améliorés. Même lorsqu'on a demandé aux gens s'ils seraient prêts à accepter des hausses d'impôt pour le financement du service ferroviaire voyageurs, ils ont maintenu leur appui, dans toutes les régions, sauf le Québec³¹⁶. La situation n'avait pas changé huit ans plus tard. Quand le gouvernement décida de réduire les services de VIA Rail, en 1989, un sondage révéla que 89 pour cent des Canadiens voulaient le maintien de VIA Rail; cette fois, toutes les régions du pays partageaient cette opinion. La majorité des citoyens (54 pour cent) voulaient même l'élargissement des services de VIA Rail³¹⁷.

Un tel appui indique que les Canadiens, même ceux qui ne prennent pas le train, sont très attachés, émotivement, aux services ferroviaires voyageurs. Pour le comprendre, il faut s'écarter de la simple analyse des coûts-avantages ou des habitudes de consommation de ce service, pour s'intéresser plutôt aux mythes entourant les chemins de fer. Dans la terminologie de l'histoire, le mythe n'est pas nécessairement faux, même s'il

peut l'être. Il s'agit plutôt d'un ensemble de croyances et d'hypothèses qu'une vaste proportion de la population tient pour vraies, à tort ou à raison. Étant donné leur longue histoire et les polémiques qu'ils ont récemment suscitées, les chemins de fer canadiens sont associés à plusieurs mythes populaires. Des mythes ou éléments de mythe différents captivent l'imagination des diverses couches de la population ou sont exploités par les divers groupes d'intérêt. Toutefois, pris ensemble, ils exercent une forte influence sur la façon de penser du public canadien et cela explique pourquoi la réduction des services s'est heurtée à une opposition aussi forte.

Le mythe nationaliste est le premier et le plus puissant de tous. Il naquit à l'époque de la construction du Canadien Pacifique. Il fut renforcé, au cours des années, par l'image que se donnèrent les chemins de fer, l'association que le public fit entre le voyage en train et «la découverte du pays», l'évaluation par les chercheurs de l'importance des liaisons Est-Ouest ainsi que le côté romantique et aventureux que le chemin de fer revêtait aux yeux du public. Un enquêteur de l'Institut Gallup résuma le pouvoir de ce mythe à la suite de l'appui général que le public avait apporté à VIA Rail, en 1989 : «Les trains font presque partie du folklore canadien, depuis la colonisation de l'Ouest et la politique nationale de John A. Macdonald»³¹⁸.

Deux choses frappent particulièrement en ce qui concerne ce mythe. Premièrement, même si les marchandises ont toujours représenté la majeure partie du chiffre d'affaires des chemins de fer et leur principale mission nationale, c'est le service voyageurs qui suscite des réactions émotives. Il ne suffit pas que le blé voyage d'Est en Ouest; il faut que les gens puissent en faire autant. Deuxièmement, il est frappant de voir à quel point il s'agit d'un mythe populiste. Un grand nombre des arguments invoqués à l'égard du chemin de fer sont de nature technique et s'adressent aux experts ou aux fervents du rail. Le mythe nationaliste n'est pas déterminé par les experts ou les groupes d'intérêt particulier même si ces derniers l'ont évidemment favorisé. Il réapparaît simplement chaque fois que le public a son mot à dire. L'exemple le plus récent en est la «ligne ouverte» et la tribune des citoyens de la Commission Spicer. Les gens se sont plaint de la destruction de «symboles nationaux» comme la Société Radio-Canada et le service ferroviaire voyageurs³¹⁹.

D'autre part, même si les services ferroviaires voyageurs étaient tous englobés dans le mythe national, ce sont les trains transcontinentaux qui sont

vraiment au coeur de ce mythe. «Ils représentent un symbole national historique et unique en son genre, un moyen de renforcer l'unité nationale et de développer le tourisme» conclut le président de VIA Rail³²⁰. «La fermeture du service voyageurs trans-Canada du Canadien Pacifique», a fait récemment valoir Transport 2000, «constitue un véritable obstacle à la communication et une attaque symbolique contre l'unité nationale»³²¹. «VIA Rail, le rêve national s'estompe» publiait en manchettes le Star, de Toronto, lors de la dernière série de coupes³²². La mythologie publique est donc très ciblée. L'attachement au train est, en fait, un attachement au service voyageurs et surtout à la vieille tradition du chemin de fer transcontinental. De plus, cet attachement nationaliste ne se fonde pas sur la conviction que le service ferroviaire sauvera le pays. Il fait plutôt partie intégrante de plusieurs autres forces qui forment le Canada.

Cette mythologie nationale a sa version dans chaque région du pays. Il s'agit parfois d'une interprétation purement locale de la légende des chemins de fer. Les coupes de 1977 amenèrent le journaliste, Jean-Paul Desbiens, à évoquer le souvenir de ses voyages en train de Metabetchouan à Québec. Mais surtout, il considérait que son expérience personnelle s'inscrivait dans l'expérience nationale en disant que c'était «un patrimoine pour le peuple et pour le pays»³²³. Dans la plupart des cas, comme nous l'avons vu, les variations régionales soulignent les rapports entre la région en question et le «contrat national», un contrat comprenant les services ferroviaires. Derrière cette conception se trouve un principe plus général qui, dans les régions, insiste sur le rôle que les chemins de fer jouent dans la «politique nationale» ou sur ce que la Commission MacPherson appelait la «tradition d'obligation»³²⁴. L'importance accordée à cet aspect des chemins de fer donne à l'équité régionale et à la politique nationale la primauté sur le profit ou la rationalisation économique. Comme l'historien manitobain bien connu, W.L. Morton, l'a déclaré devant la Commission MacPherson, la réglementation des chemins de fer «était nécessaire pour faire en sorte que ces derniers jouent vraiment leur rôle dans la politique nationale en fournissant aux diverses régions du pays des services ferroviaires à des conditions et à des tarifs équitables tant pour le public que pour les chemins de fer que pour les diverses régions du pays». Un économiste de la Saskatchewan considéra que, par définition, le mythe national était contraire au principe économique et fit valoir qu'il ne fallait donc pas considérer les chemins de fer en fonction de critères purement économiques. «C'est parce que nous avons cherché à réorienter cette industrie à partir de ses caractéristiques économiques que nous avons connu la plupart de nos difficultés»³²⁵.

Un deuxième mythe, assez différent, règne à l'égard du service ferroviaire voyageurs. Faute d'un meilleur terme, c'est ce qu'on pourrait appeler le mythe «si seulement». Selon ce mythe, le service ferroviaire voyageurs serait viable si seulement certaines mesures étaient prises ou si seulement l'on n'avait pas conclu certaines ententes. Si seulement les voies étaient améliorées pour que les trains roulent plus vite. Si seulement les automobilistes devaient payer leur juste part du coût des routes. Si seulement les chemins de fer n'avaient pas fait payer à VIA un prix aussi exorbitant pour le droit d'utiliser leurs voies, pour le vieux matériel roulant, et le reste³²⁶. On pourrait citer bien d'autres exemples, mais il suffit de citer une déclaration qui résume bien les choses. «Nous reconnaissons avec Transports Canada que le service ferroviaire actuel ne peut pas être maintenu. Son érosion est bien réelle, mais étant donné que le train a été négligé depuis 20 ans, elle était inévitable»³²⁷. Sous une forme ou une autre, tous ces «si seulement» reposent sur la conviction que le déclin du service ferroviaire est le résultat de la négligence dont ce mode de transport a fait l'objet, d'une mauvaise planification ou de l'hostilité des bureaucrates qui préféraient l'avion³²⁸. Tout aussi importante est la conviction qui va de pair selon laquelle une bonne planification, des efforts, des investissements et une certaine clairvoyance de la part du gouvernement pourront renverser la situation.

Ce mythe a ceci d'intéressant que, contrairement au précédent, il peut être vérifié à partir des critères économiques habituels. Il est possible d'effectuer une analyse coûts-avantages des améliorations technologiques, des itinéraires de rechange, des stations intégrées, d'un nouveau mandat de VIA Rail, etc. Toutefois, s'il s'agit d'un mythe et pas seulement d'une proposition à vérifier, c'est parce qu'il offre des possibilités innombrables. Que l'on soit pour ou contre le chemin de fer, on peut facilement soutenir sa position quelle que soit la proposition avancée. On fait simplement intervenir d'autres éléments. Comme un comité parlementaire l'a déclaré, manifestant son exaspération lors du débat de 1989 sur les coupes : «Le Comité s'est trouvé devant une pléthore de statistiques divergentes citées par divers témoins avec beaucoup de persuasion et de conviction . . . Le Comité tient à faire remarquer qu'il est facile de faire dire aux chiffres ce que l'on veut»³²⁹. L'utilisation de ces statistiques n'est qu'une forme subsidiaire de tout le débat sur les «si seulement». Ce qui compte ici, ce n'est pas tant la véracité ou la fausseté d'une affirmation (même si c'est très important en fin de compte), mais la persistance même du débat. Elle reflète la conviction générale que ni les chemins de fer (pour des raisons de politique) ni le gouvernement

(pour une question de coût) n'ont suffisamment laissé au service voyageurs l'occasion de faire ses preuves.

Le troisième mythe pourrait être décrit comme le mythe des avantages sociaux qui fait des emprunts aux deux autres grands mythes. Selon ce discours, qu'il soit possible ou non de le rentabiliser, le service ferroviaire voyageurs vaut la peine d'être subventionné pour des raisons sociales. L'argument invoqué dans les années 1970 à la défense de ce service dans le contexte de la crise de l'énergie illustre très bien ce mythe. La question de l'énergie a été reléguée au second plan dernièrement, mais un autre problème environnemental, la pollution, l'a remplacée au centre des discussions. À ces questions environnementales viennent se greffer une myriade d'autres, plus ou moins raisonnables. Par exemple, le service ferroviaire est souvent considéré comme un moyen d'assurer l'équité en matière de transport : les pauvres, les personnes âgées, les personnes handicapées ou les résidents des localités isolées auront sans doute davantage besoin du train que les autres Canadiens. On invoque également l'équité régionale, mais récemment, on a surtout adopté une approche opposant l'arrière-pays à la métropole, dans un sens plus général. Les localités marginales, qu'il s'agisse d'une petite ville de l'Ontario, des Maritimes ou du Nord, sont jugées tributaires du train, beaucoup plus que les grands centres urbains dotés de bons aéroports et de bonnes routes. Un article publié dans le *Globe and Mail*, de Toronto, en 1977, qui critiquait la réduction du service ferroviaire, à Sudbury, illustre parfaitement ce sujet de préoccupation. Le souci de rentabilité, disait-il, donne aux localités du Nord le sentiment d'être «abandonnées et négligées». Les subventions sont absolument nécessaires pour éviter de causer des «inconvenients à des milliers de petites localités». Puis, se référant au mythe national, il concluait par ces mots : «Nous n'aurions jamais construit les chemins de fer si Otto Lang avait été aux Transports»³³⁰.

Comme nous venons de le voir, le mythe des avantages sociaux reprend certains aspects du mythe de l'identité nationale et du mythe des «si seulement». Les Canadiens sont très sensibles aux thèmes généraux que sont la pollution, la nécessité d'économiser l'énergie et l'équité régionale. Dans la mesure où ces thèmes sont repris par les défenseurs des chemins de fer, le train devient «une bonne chose» qui mérite d'être appuyée. Cela ne fait que renforcer le symbolisme national du train. Non seulement celui-ci fait partie de notre histoire, mais en tant qu'institution, il mérite toujours d'être financé par le Trésor public. Également, le mythe du «si seulement» renforce la

conviction que s'il était seulement possible de mesurer et de faire payer les coûts sociaux et personnels réels de modes de transport comme l'automobile, le service ferroviaire voyageurs serait florissant peut-être même sans subvention!

Plusieurs autres mythes secondaires ont cours quant aux avantages du train sur le plan social. Le transport ferroviaire donne le sentiment d'appartenir à une communauté. Ni l'automobile où l'on est entre intimes, ni l'avion, où les passagers restent généralement dans leur fauteuil, ne permettent les mêmes rapprochements que le train. «On rencontre tellement de gens charmants», racontait récemment à Jasper, un couple de New York. «Nous avons presque éprouvé du regret à descendre du train à notre arrivée ici (Jasper Park Lodge)»³³¹. Ce sentiment d'interaction et d'appartenance à une communauté plaît, du moins en théorie, à de nombreux Canadiens, même s'ils ne prennent pas le train régulièrement.

Enfin, il y a ce qu'on pourrait appeler le mythe «si . . . alors», qui reflète la crainte des conséquences qu'un déclin du service ferroviaire entraînera pour la collectivité touchée. Ce n'est pas que la perte d'un train de voyageurs ou d'un service causera vraiment de sérieux torts à cette collectivité, mais on a l'impression que la perte du service voyageurs s'inscrit dans le cadre d'un déclin économique général. Pour cette raison, ce sont les petites localités, souvent celles des Maritimes, qui se battent le plus pour conserver un service. Leurs citoyens n'utilisent pas ce service plus que les autres, mais les emplois qu'offre le chemin de fer, même s'ils sont relativement peu nombreux, et le symbolisme que revêt l'élimination d'un autre lien entre cette communauté et le reste du Canada, entraînent des réactions émotives lors de la suppression des services. La situation est la même pour les lignes aériennes. L'existence de services ferroviaires et aériens adéquats vers les destinations importantes qui symbolise le statut d'une ville, est jugée essentielle à sa croissance et lui fournit des emplois. C'est donc sur ce plan qu'il peut y avoir un échange direct entre le train et l'avion. Un meilleur service de transport aérien pourrait être échangé contre une réduction du service ferroviaire³³².

Nous ne chercherons pas ici à éclaircir ou à vérifier les nombreuses croyances complexes que reflètent ces trois principaux mythes. En fait, un grand nombre d'entre elles ne sont pas vérifiables et bien d'autres, comme le symbolisme national des chemins de fer, ne se prêtent pas à une analyse

spécifique des coûts. Le fait est qu'elles existent. Certaines peuvent être fondées, d'autres non. Elles reflètent toutefois une composante persistante de la psychologie du public canadien et peuvent expliquer pourquoi un réseau de transport comme le service ferroviaire voyageurs qui a été sous-financé et sous-utilisé pendant si longtemps, a refusé de mourir. Cela peut également indiquer que les systèmes de transport de l'avenir devront tenir compte de ce que le public attend de son système national de transport sur le plan tant psychologique et social qu'économique. En tout cas, il en a été ainsi depuis le début de l'histoire du pays. Les sentiments et les mythes ont occupé une place importante dans les rêves de canaux de William Hamilton Merritt, les théories de Thomas Keefer sur les chemins de fer, l'image du CP comme bâtisseur du pays, les aspirations de C.D. Howe vis-à-vis d'une ligne aérienne nationale et la fascination des Canadiens pour l'automobile. Tout permet de croire que les sentiments et les mythes continueront à jouer un rôle important à l'avenir.

NOTES

1. Dyell, Edith, Canada : *The New Nation*, Toronto, W. Gage, non daté, pp. 390-391. Ce manuel scolaire a été longtemps utilisé dans les classes de 7^e année des écoles ontariennes, dans les années 1950 et au début des années 1960.
2. Il y a eu également de nombreux écrits sur le rôle de la géographie. On en trouvera un bref exemple dans Cole Harris, «The Myth of the Land in Canadian Nationalism», dans Peter Russell (Édit.), *Nationalism in Canada*, Toronto, McGraw-Hill Ryerson, 1966, pp. 27-46.
3. MacGibbon, D.A., *Railway Rates and the Canadian Railway Commission*, Boston, Houghton Mifflin Co., 1917, p. 54.
4. Le meilleur aperçu général de la controverse suscitée par les tarifs ferroviaires au cours de l'histoire du Canada est donné par Howard Darling dans *The Politics of Freight Rates: The Railway Freight Rate Issue in Canada*, Toronto, McClelland and Stewart, 1980.
5. Guillet, Edwin C., *The Story of Canadian Roads*, Toronto, University of Toronto Press, 1966, p. 14.
6. Eccles, W.J., *The Canadian Frontier, 1534-1760*, New York, Holt Rinehart and Winston, 1969, pp. 4-5.
7. Pour avoir un aperçu général du régime français, lire G.P. de T. Glazebrook, *A History of Transportation in Canada*, vol. 1, Toronto, McClelland and Stewart, 1964, chap. 1.
8. Ibid, vol. 1, p. 68.

9. Voir Glazebrook, *History of Transportation*, vol. 1; Donald Creighton, *Empire of the St. Lawrence*, Toronto, Macmillan, 1956; Doug Owram, *Construire pour les Canadiens : Histoire du ministère des Travaux publics 1840-1960*, Ottawa, Travaux publics, 1979.
10. Glazebrook, *History of Transportation*, vol. 1.
11. Comme Konrad Studnicki-Gizbert l'a souligné, le Canada était, pour employer la terminologie moderne, un pays en développement sur le plan du transport jusqu'au XX^e siècle. Il n'avait pas l'infrastructure indispensable pour poursuivre son développement. En conséquence, il devait consacrer une grande partie des fonds disponibles à la construction. Voir Konrad Studnicki-Gizbert, «Transportation» dans R.C. Brown et J.M.S. Careless (Édit.), *The Canadians 1867-1967*, Toronto, Macmillan, 1967, pp. 502-524.
12. Aitken, H.G., *The Welland Canal Company: A Study in Canadian Enterprise*, Cambridge, Harvard University Press, 1954, p. 86.
13. Voir par exemple Peter Baskerville, «Entrepreneurship and the Family Compact; York-Toronto, 1822-1855», *Urban History Review*, 9, 1981, pp. 15-34. Voir également Owram, *Construire pour les Canadiens*, chap. 2-3. Comme Creighton l'a montré, la situation qui régnait au Bas-Canada avant la rébellion était plus complexe, les dissensions linguistiques faisant souvent obstacle au développement. À l'époque de la construction du canal, dans les années 1840, un regroupement d'hommes politiques à l'esprit commercial, tant francophones qu'anglophones, avaient toutefois reconnu la nécessité du développement.
14. Cette notion d'un affrontement avec les États-Unis pour la suprématie commerciale est bien décrite dans l'étude classique de Creighton intitulée *The Empire of the St. Lawrence*. Voir également Gilbert Tucker, *The Canadian Commercial Revolution 1846-1851*, New Haven, Yale University Press, 1936.
15. Archives nationales du Canada (ANC), Archives du Haut-Canada (RG 1E3), vol. 60A, Chambres du conseil, 8 janvier 1799.
16. Ces protestations sont exprimées dans les griefs portés en 1819 par Robert Gourlay contre le gouvernement du Haut-Canada. Voir Gerald Craig, *Upper Canada, The Formative Years 1784-1841*, Toronto, McClelland and Stewart, 1963, p. 94.
17. Discours de R.B. Sullivan, cité dans *British Colonist*, 1^{er} septembre 1841.
18. Voir A.W. Campbell, *Road Bulletin* n° 2 (Ministère de l'agriculture de l'Ontario, 1896), qui présente une critique acerbe du système.
19. Glazebrook, *A History of Transportation*, vol. 1. Le chapitre 4 présente un bref historique des routes en Nouvelle-France et au début du Haut-Canada. Voir également Guillet, *Story of Canadian Roads*, chap. 1.
20. Guillet, *Story of Canadian Roads*, pp. 65-66.
21. Glazebrook, *History of Transportation*, vol. 1, p. 101.
22. Ibid., p. 134.
23. Ibid., p. 137.

24. Houghton, Walter, *The Victorian Frame of Mind*, New Haven, Yale University Press, 1957; Asa Briggs, *Iron Bridge to Crystal Palace: Impact and Images of the Industrial Revolution*, Londres, Thames and Hudson, 1979.
25. Keefer, Thomas, *The Philosophy of Railroads* avec une introduction de H.V. Nelles, Toronto, University of Toronto Press, 1972, p. 3. Original publié en 1849.
26. Ibid., p. 10.
27. Voir par exemple, Millington Henry Syngé, *Canada in 1848*, Londres, 1848, et F.A. Wilson et A.B. Richards, *Britain Redeemed and Canada Preserved*, Londres, 1850. Pour l'équivalent américain voir Asa Whitney, *A Project for a Railroad to the Pacific*, New York, 1852.
28. Voir les effets des chemins de fer sur l'industrie dans Paul Craven et Tom Traves «Canadian Railways as Manufacturers, 1850-1880», dans Douglas McCalla (Édit.), *Perspectives on Canadian Economic History*, Toronto, Copp Clark Pitman, 1987, pp. 118-143.
29. Norrie, Kenneth et Douglas O'wram, *A History of the Canadian Economy*, Toronto, Harcourt Brace Jovanovich, 1991, pp. 225-227.
30. Glazebrook, *History of Transportation*, vol. 1, chap. 5; G.R. Stevens, *History of the Canadian National Railways*, New York, Macmillan, 1973, J.M.S. Careless, *The Union of the Canadas: The Growth Canadian of Institutions 1841-1857*, Toronto, McClelland and Stewart, 1967.
31. *Statuts provinciaux du Canada*, 12 Vict. c. 29.
32. Ibid., 14 & 15 Vict. c. 51.
33. Morton, W.L., *The Critical Years: The Union of British North America 1857-1873*.
34. Stevens, G.R., *Canadian National Railways*, vol. 1, Toronto, Clark Irwin, 1960, pp. 172-185.
35. Winks, Robin, *Canada and the United States; The Civil War Years*, Montréal, Harvest House, 1971, chap. 6.
36. *Statuts du Canada*, 31 Vict. (1867-1868), c. 13, «Acte concernant la construction du chemin de fer Intercolonial», Conditions de l'adhésion de Colombie-Britannique, 1871, c. 11; Conditions de l'adhésion de l'Île-du-Prince-Édouard, 1873.
37. Cité dans O'wram, *Construire pour les Canadiens*, p. 100.
38. Voir Sir Sandford Fleming, *The Intercolonial*, Ottawa, Imprimeur de la reine, 1877.
39. Forbes, Ernest R., *The Maritime Rights Movement, 1919-1927: A Study in Canadian Regionalism*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 1979, pp. 22-23, pp. 25-27.
40. Cameron, Silver Donald, «The Iron Road to Yesterday and Tomorrow», cité dans Jo Davies, *Not a Sentimental Journey: What's Behind the VIA Rail Cuts and What YOU Can Do About It*, Gunbyfield Press, 1990, p. 18.

41. George, Peter, «Rates of Return in Railway Investment and Implications for Government Subsidization of the Canadian Pacific Railway», *Revue canadienne d'économique*, 1, 1968, 740-762; et «Rates of Return of Government Subsidization of the Canadian Pacific Railway: Some Further Remarks», *Revue canadienne d'économique*, 8, 1975, pp. 591-600. Voir la critique de George dans Lloyd J. Mercer, «Rates of Return and Government Subsidization: An Alternate View», *Revue canadienne d'économique*, 6, 1973, pp. 428-437.
42. *Canadian Pacific Facts and Figures*, Canadian Pacific Foundation Library, 1946, p. 71.
43. Voir parmi des centaines d'autres exemples, le *Toronto Globe*, du 13 décembre 1880.
44. *The Economist*, 39, 19 février 1881, p. 219.
45. Annonce publiée dans la revue *Maclean's*, 15 avril 1949, p. 5.
46. Voir par exemple J.C. James et Alan MacDougal, *The Western Division of the Canadian Pacific Railway*, Londres, Institute of Civil Engineers, 1884, Harry Jones, *Railway Notes in the Northwest*, sans éditeur, 1884; J.H. Secretan, *Canada's Great Highway: From the First Stake to the Last Spike*, Londres, John Lane, The Bodley Head Ltd., 1924; Sir Sandford Fleming, *Report on Surveys and Preliminary Operations on the Canadian Pacific Railway up to January 1877*, Ottawa, McLean Roger, 1877.
47. Sheldon, J.C., *To Canada and through It with the British Association*, Ottawa, 1885.
48. MacBeth, R.G., *The Romance of the Canadian Pacific Railway*, Toronto, Ryerson, 1924, p. 46.
49. Cité dans John Murray Gibbon, *Steel of Empire: The Romantic History of the Canadian Pacific, the Northwest Passage of Today*, New York, Bobbs-Merrill, 1935, p. 296.
50. Plaque commémorative marquant l'emplacement du dernier crampon. Cité dans Parti progressiste conservateur, «La fin d'un rêve? Rapport du Groupe de travail sur le service de trains voyageurs», 1981, p. 1.
51. Smith, Allen, «The Myth of the Self-Made Man in Canada 1850-1914», *Canadian Historical Review*, 59, 2, juin 1978, p. 189.
52. Gibbon, *Steel of Empire*, p. 313.
53. Vaughan, Walter, *The Life and Work of Sir William Van Horna*, New York, The Century Co., 1920, p. 34.
54. Gilbert, Heather, *Awakening Continent: The Life of Lord Mount Stephen, vol. 1: 1829-91*, Aberdeen, Aberdeen University Press, 1965; D. Cruise et A. Griffiths, *Lords of the Line*, Markham, Viking, 1988; Pierre Berton, *The Last Spike: The Great Railway 1881-1895*, Toronto, McClelland and Stewart, 1971.
55. Cruise et Griffiths, *Lords of the Line*, p. xvii.
56. *Canadian Pacific Facts and Figures*, p. 10.
57. Goldwin Smith, *Canada and the Canadian Question*, with an introduction by Carl Berger, Toronto, University of Toronto Press, 1971, p. 4. Original publié en 1891.

58. Skelton, O.D., «General Economic History 1867–1912», dans Adam Shortt et Arthur Doughty (Édit.), *Canada and its Provinces*, vol. 9, Toronto, Glasgow Brook and Co., 1914, pp. 95–276. O.D. Skelton, *The Railway Builders: A Chronicle of Overland Highways*, Toronto, 1916.
59. Canada, *Report of the Royal Commission on Dominion-Provincial Relations*, Ottawa, Imprimeur du roi, 1940. Certaines des études réalisées pour la Commission eurent peut-être plus d'influence que le rapport comme tel. Voir, par exemple, W.A. Mackintosh, *The Economic Background of Dominion-Provincial Relations*, Ottawa, Imprimeur du roi, 1939.
60. Mackintosh, W.A., «Economic Factors in Canadian History», *Canadian Historical Review* IV, 1, 1923.
61. Berger, Carl, *The Writing of Canadian History: Aspects of English-Canadian Historical Writing since 1900*, 2^e édition, Toronto, University of Toronto Press, 1986, p. 97. Voir aussi Harold Innis, «Transportation in Canadian History», dans Mary Quayle Innis (Édit.), *Essays in Canadian Economic History*, Toronto, University of Toronto Press, 1956, pp. 62–77.
62. Voir Barry G. Ferguson, «The New Political Economy and Canadian Liberal Democratic Thought: Queen's University 1890–1925», thèse de doctorat, York University, 1982, p. 124 sq.
63. Pour ce qui est du nationalisme et de l'interprétation historique, voir Ramsay Cook, «La Survivance English Canadian Style», dans son *The Maple Leaf Forever*, 2^e édition, Toronto, Macmillan, 1977.
64. Berger, *The Writing of Canadian History*, pp. 241–242.
65. Creighton, *The Commercial Empire of the St. Lawrence*.
66. Creighton, Donald, *John A. Macdonald: Vol. 2: The Old Chieftain*, Toronto, Macmillan, 1955.
67. Berton, Pierre, *The National Dream : The Great Railway 1871–1881*, Toronto, McClelland and Stewart, 1970, p. 7.
68. «Towards The Last Spike», lignes 222–223 dans Sandra Dwja et R.G. Moyles (Édit.), *E.J. Pratt: Complete Poems*, Toronto, University of Toronto Press, 1989, pp. 124–125.
69. Gibbon, John Murray, *Steel of Empire*.
70. Forbes, Ernest R., *Maritime Rights Movement*, p. 27.
71. Ontario, *Commission royale sur les transports*, 1938, Toronto, Imprimeur du roi, 1939, p. 52.
72. Good Roads Association of The Province of Ontario, *Annual Report, vol. II, 1894*, Toronto, 1895, p. 15.
73. Voir remarques de Andrew Pattullo intitulées «Road-Making», dans *Report of the Good Roads Association of Ontario*, Toronto, Warwick Bros., 1895 pp. 9–10.

74. Au sujet de la route de Dawson voir *Rapports annuels du Département des Travaux publics*, 1868–1873 et Owsram, *Construire pour les Canadiens*, pp. 112–117. Pour la route de Yale voir Guillet, *Story of Canadian Roads*, pp. 91–101.
75. Zaslow, Morris, *The Opening of the Canadian North 1870–1914*, Toronto, McClelland and Stewart, 1971, p. 106.
76. Skelton, O.D., *General Economic History of the Dominion 1867–1912*, Toronto, The Publisher's Association of Canada, 1913.
77. McLean, S.J., «National Highways Overland», cité dans Adam Shortt et Arthur Doughty, (Édit.), *Canada and Its Provinces*, pp. 359–472.
78. Glazebrook, G.P. de T., *A History of Transportation in Canada*, vol. 2, Toronto, McClelland and Stewart, 1964.
79. Voir *Statuts provinciaux du Canada*, 14 & 15 Vict, c. 51.
80. Parmi les meilleurs récits de voyage figurent ceux de J. Ewing Ritchie, *To Canada With Emigrants*, Londres, 1885; Douglas Sladen, *On the Cars and Off: Being a Journal of a Pilgrimage along the Queen's Highway to the East, from Halifax Nova Scotia to Victoria in Vancouver's Island*, Londres, 1895; B. Pullen-Burry, *From Halifax to Vancouver*, London, 1912. Pour ce qui est des voyageurs britanniques qui visitaient le Canada au cours de ces années, voir R.G. Moyles et Doug Owsram, *Imperial Dreams and Colonial Realities: British Views of Canada 1880–1914*, Toronto, University of Toronto Press, 1988.
81. Voir par exemple Canadian Pacific Railway (CPR), *Fishing resorts along the Canadian Pacific Railway, eastern division : Where to go for trout, bass and maskinonge, and what it costs to get there*, Montréal, 1887; CPR *Mississauga : a wonderfully interesting two hundred and seventy-five mile canoe trip through the Mississauga Forest reserve*, Montréal, 1921.
82. Chiffres tirés de W. Kaye Lamb, *History of the Canadian Pacific Railway* Toronto, Macmillan, 1977, appendice, pp. 446–447.
83. Voir l'étude la plus complète du Nord canadien dans Ted Regehr, *The Canadian Northern Railway: Pioneer Road of the Northern Prairies 1895–1918*, Toronto, Macmillan, 1976.
84. Brown, R.C., and G.R. Cook, *Canada 1896–1921: A Nation Transformed*, Toronto, McClelland and Stewart, 1974, pp. 148–153, pp. 200–203; John Eagle, «Sir Robert Borden and the Railway Problem in Canadian Politics, 1911–1920», thèse de doctorat, University of Toronto, 1972.
85. Bliss, Michael, *Northern Enterprise: Five Centuries of Canadian Business*, Toronto, McClelland and Stewart, 1987, p. 328.
86. Regehr, T.D., «The Canadian Northern Railway: The West's Own Product», *Canadian Historical Review*, 50, 2, juin 1970.
87. Talbot, Frederick, *The Making of a Great Railway*, Toronto, The Musson Book Company Limited, 1912, p. 18, p. 26, p. 71.
88. Brown and Cook, *Canada 1896–1921*, pp. 200–203.

89. Canada, *Rapport de la Commission royale d'enquête sur les chemins de fer et le transport au Canada*, Ottawa, Imprimeur du Roi, 1917.
90. Stevens, *History of the Canadian National Railways*, p. 277.
91. Statistique Canada, *Statistiques Historiques du Canada*, deuxième édition, F.H. Leacy (Édit.), 1983, séries H448-457.
92. Le projet de loi créant le CN fut adopté en 1919. *Statuts du Canada*, 9 et 10 Geo V. c. 13.
93. Glazebrook, *History of Transportation in Canada*, vol. 2, p. 176.
94. Une série d'horaires figurent dans la collection Peel de la bibliothèque de l'Université de l'Alberta. Ces données sur les itinéraires et les services s'en inspirent fortement de même que des historiques plus généraux des chemins de fer. Également, les livres à l'intention des fervents du rail fournissent des détails exceptionnels sur l'intérieur des wagons, les installations disponibles, etc.
95. Lamb, *History of Canadian Pacific*, p. 268.
96. Horaires du Canadien Pacifique, 1897. Stopover for Field House.
97. Lamb, *History of Canadian Pacific*, chap. 17, 23.
98. Nombre de voyages en train tiré des *Annuaire du Canada* de 1919 à 1929.
99. Dans les années 1930, l'immigration disparut tombant à 5 pour cent des chiffres d'avant la Première Guerre mondiale. Voir Statistique Canada, *Statistiques Historiques du Canada*, F.H. Leacy (Édit.), 1983, séries A350.
100. Les données sur les efforts déployés par le Canadien Pacifique sur le plan touristique, au XIX^e siècle, sont tirées de E.J. Hart, «See This World Before the Next: Tourism and the CPR», dans Hugh A. Dempsey (Édit.), *The CPR West*, Vancouver, Douglas and McIntyre, 1984, pp. 151-169.
101. Mount Stephen House à Field, Glacier House à Glacier, Frazer Canyon House à North Bend.
102. Les premiers chalets de Lake Louise étaient très petits. Ce n'est qu'au début du XX^e siècle que la capacité hôtelière devint importante sur les rives du lac.
103. Lamb, *History of Canadian Pacific Railway*, p. 268.
104. John Herd Thompson et Allen Seager, *Canada 1922-1939: Decades of Discord*, Toronto, McClelland and Stewart, 1985, p. 94.
105. À propos des hôtels ferroviaires en général, voir Howard Kalman, *The Railway Hotels and the Development of the Chateau Style in Canada*, Victoria, University of Victoria, 1968.
106. CPR, *Your Journey through the Canadian Rockies between Calgary and Vancouver*, 1928.
107. CN, *Rapport annuel*, 1925, p. 8.

108. CN, *Rapport annuel pour 1965*.
109. CPR, *Your Journey*.
110. *Annuaire du Canada*, 1930, p. 633.
111. *Association des routes et transports du Canada 1914-1974*, Ottawa, RTAC, 1974, p. 2.
112. James J. Flink, *The Car Culture*, Cambridge, The MIT Press, 1975, pp. 26-27.
113. *Statutes of Ontario*, 3 Edw. VII, 1903, c. 27. Le Québec légiféra en 1906. Voir *Statuts du Québec*, 6 Edw. VII, 1906, c. 13.
114. *Statutes of Prince Edward Island*, 3 Geo. V, 1913, c. 7.
115. Flink, *The Car Culture*, p. 29 fournit le prix moyen des automobiles. Les données sur les salaires proviennent de Statistique Canada, *Statistiques historiques du Canada*, tableaux E41-E48.
116. John B. Rae, *American Automobile Manufacturers: The First Forty Years*, Philadelphia, Chilton Press, 1959, examine en détail la croissance de l'industrie automobile.
117. Statistique Canada, *Annuaire du Canada*, 1933, pp. 697-698.
118. Maire de Hamilton, «Address», Canadian Good Roads Association (CGRA), (Association canadienne des bonnes routes), *Proceedings*, 1918, p. 5.
119. Flink, *The Car Culture*, p. 2
120. Statistique Canada, *Annuaire du Canada*, 1933, p. 246.
121. Norrie et Owram, *A History of the Canadian Economy*, chap. 17.
122. Flink, *The Car Culture*, p. 35.
123. Burness, Tad, *Cars of the Early Twenties*, New York, Chilton Book Company, 1968, p. 77.
124. Dandurand, W.H., «Address», CGRA, *Proceedings*, 1915, p. 16.
125. Flink, *The Car Culture*, p. 39.
126. Falconer, R.A., «Address», CGRA, *Proceedings*, 1915, p. 35.
127. *Canadian Motorist*, avril 1929, p. 163; août 1928, p. 296; Burness, *Cars of Early Twenties*, p. 160.
128. Burness, *Cars of Early Twenties*, p. 194.
129. Cette observation se fonde sur les annonces publicitaires dans John D. Bondt, *Canada on Wheels*, Oberon Press, 1970; Burness, *Cars of Early Twenties*; la publication de l'Ontario Motor League, *Canadian Motorist* 1926-1930. Une opinion quelque peu différente est émise dans Charles Sanford, «Woman's Place in American Car Culture», dans David Lewis et Laurence Goldstein (Édit.), *The Automobile and American Culture*, Ann Arbor, University of Michigan Press, 1981, pp. 137-152.

130. À titre d'exemple, voir les articles suivants du *Canadian Motorist* : Bonnycastle Dale, «Sights of the Knights of the Road», juin 1928, pp. 205–207; Clara Dennis, «Into the North of Cape Breton by Motor», juin 1929, pp. 125–127.
131. *Canadian Motorist*, mai 1929, p. 217.
132. Valverde, Mariana, *The Age of Light, Soap, and Water*, Toronto, McClelland and Stewart, 1991, donne un aperçu général du réformisme de l'époque.
133. *Report of the Good Roads Association*, Toronto, Department of Agriculture, 1894, p. 5.
134. *Statuts du Canada 1917*, 7–8 Geo. V, c. 74. L'Association des bonnes routes du Canada, *Association des routes et transports du Canada*, 1914–1974.
135. CGRA, *Proceedings*, 1915.
136. Au sujet des réunions de 1920 voir CGRA, *Proceedings*, 1920. Pour avoir une idée de l'attention portée par le public à la réunion nationale de 1925 et de la teneur de cette réunion voir, Transportation Association of Canada, *The Canadian Good Roads Association Scrapbook*, pour 1925.
137. Cashman, Tony, *The Alberta Motor Association: A History*, p. 1.
138. Siège social de l'Association canadienne des automobilistes, Ottawa, volume relié intitulé «Historical Documents, 1916–1967, Section 1916» (désigné ci-après comme les volumes reliés de l'ACA).
139. Findlay, William, «Value of the Local Association in a Nation-Wide Highway Movement», CGRA, *Proceedings*, 1920, pp. 43–46.
140. Le concept du Motor Club est présenté dans son contexte international dans Margaret Anderson, «Outline of the History and Background of the World-Wide Automobile Association», volumes reliés de l'ACA, dossier 1961.
141. *Statutes of the Province of Ontario*, 1901, 1 Edw. VII, c. 32; *Statuts du Québec 1907*, 7 Edw. VII, c. 3; 1912, 2 Geo. V, c. 17, 21, 22, 23.
142. Thomas Church, «Address», CGRA, *Proceedings*, 1915, p. 12.
143. *Statuts du Canada*, 9–10 Geo. V, 1919, c. 54, *Loi des grandes routes du Canada*.
144. Ontario, *Commission royale sur les transports*, 1938, p. 85.
145. Flink, *The Car Culture*, p. 149.
146. L'Alberta fut suivie du Manitoba, en 1923; de l'Île-du-Prince-Édouard, en 1924; de l'Ontario, du Québec et de la Colombie-Britannique, en 1925; de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick en 1926; et de la Saskatchewan, en 1929. Source : Ontario, *Rapport de la Commission royale sur les transports*, p. 92.
147. Bibliothèque de la Transport Association of Canada, «Canadian Good Roads Association, Scrapbooks, 1925».

148. Gordon Donald Campbell, «An Analysis of Highway Finance and Road User Imposts in Canada», thèse de doctorat, Purdue University, 1956, pp. 97-99.
149. Ces rapports sont examinés dans Nancy Bryan, *More Taxes and More Traffic*, Toronto, L'Association canadienne d'études fiscales, 1972, p. 4; Saskatchewan, *Royal Commission on Taxation*, Regina, Queen's Printer, 1965; Ontario, ministère de la Voirie, *A Plan for Ontario's Highways*, décembre 1956, p. 20.
150. *Statuts du Canada*, 9-10 Geo. V, 1919, 13-14 Geo. V, 1923, c. 4; 15-16 Geo. V, 1925, c. 4.
151. Guillet, *The Story of Canadian Roads*, p. 163.
152. Avant cela, les automobiles devaient circuler à gauche de la route dans l'île de Vancouver et à droite dans la partie continentale de la province.
153. Vermilyen, N., President's Address, «Proceedings of the Twelfth Annual Meeting of the Ontario Good Roads Association», 10 dans *Ontario Sessional Papers XLVI*, 1914.
154. Tillson, G.W., «Wearing Surfaces», CGRA, *Proceedings*, 1915, pp. 27-33.
155. Alberta, *Annual Report of the Department of Public Works*, 1922, p. 7; 1923, p. 8.
156. Biggs, F.C., *Report of the Accomplishments of the Highway Department of the Province of Ontario Covering the Years 1920, 1921, and 1922*, Toronto, gouvernement de l'Ontario, 1923, p. 3.
157. Colombie-Britannique, *Report of the Minister of Public Works and Highways*, pour l'exercice 1928-1929, p. 6.
158. Alberta, *Annual Report of the Department of Public Works, 1928-1929*, p. 15.
159. Ces données sont tirées des rapports annuels des diverses provinces, pour les années 1920. Pour ce qui est de la longueur des routes ontariennes, voir Ontario, *Annual Report of the Department of Public Highways, 1926*.
160. Ontario, *Annual Report of the Department of Public Highways, 1927*, p. 74; Colombie-Britannique, *Report of the Minister of Public Works, 1928-1929*, p. T78.
161. Wetherall, D.W. et I. Kmet, *Useful Pleasures: The Shaping of Leisure in Alberta 1896-1945*, Edmonton, Alberta Department of Culture and Multiculturalism, 1990, p. 16.
162. Voir Ontario, *Report of the Royal Commission on Transportation, 1938*, tableau A 10.4 pour avoir une idée du coût relatif du train et de l'autocar dans les années 1930.
163. Alberta, *Annual Report of the Department of Public Works, 1926-1930*.
164. *Ottawa Journal*, 18 avril, 1925.
165. *Rapport annuel du CN pour 1931*, p. 7.
166. Stevens, *History of Canadian National Railways*, p. 370.

167. Drummond, Ian, *Progress Without Planning: The Economic History of Ontario from Confederation to the Second World War*, Toronto, University of Toronto Press, 1987, p. 270.
168. Statistique Canada, *Annuaire du Canada*, 1933, p. 856.
169. Alberta, *Annual Report of the Department of Public Works, 1933-1934*, p. 7; Ontario, *Annual Report of the Department of Public Highways, 1933*, p. 9.
170. Lamb, *History of Canadian Pacific Railway*, p. 333.
171. Pour plus de précisions sur le CN dans les années 1920 voir Stevens, *History of Canadian National Railways*, chap. 19 et 20.
172. Ces chiffres et les autres concernant la situation du CN pendant la crise de 1929 sont tirés des *Rapports annuels* du CN de 1929 à 1939.
173. Canada, *Report of the Royal Commission of Railways and Transportation in Canada, 1931-1932*, Commission Duff, Ottawa, Imprimeur du roi, 1932, p. 43.
174. CN, *Annual Report for 1932*, p. 4.
175. Ces chiffres concernant le CP sont tirés des *Rapports annuels* du CP pour 1929 à 1939.
176. A.W. Currie signale que, dans les années 1930, le déficit annuel du CN équivalait à peu près aux recettes fiscales totales du Dominion. A.W. Currie, *Canadian Transportation Economics*, Toronto, University of Toronto Press, 1967, p. 10.
177. Canada, Chambre des communes, *Débats*, 7 février 1933, pp. 1867-1868.
178. *Statuts du Canada*, 23-4 Geo. V, c. 23, a. 3.
179. CN, *Rapport annuel pour 1934*, p. 3.
180. CN, *Rapport annuel pour 1939*, p. 4.
181. Ces chiffres sont extraits de Statistique Canada, *Annuaire du Canada*, 1939-1946, et des rapports annuels des chemins de fer pour 1939-1945.
182. Statistique Canada, *Statistiques Historiques du Canada*, séries T147-T162.
183. Canada, Conseil privé, *Décrets, ordonnances et règlements canadiens de guerre, 1942*, Ottawa, Imprimeur du Roi, 1942; ministère des Munitions et de l'Approvisionnement, Transit Controller, 31 octobre 1942, Transit Order 3-B.
184. Canada, *Report of the Royal Commission on Transportation*, vol. I, Ottawa, Imprimeur de la reine, 1961, p. 46.
185. Canada, *Rapport de la Commission royale d'enquête sur les perspectives économiques du Canada*, Ottawa, Imprimeur de la reine, 1957.
186. Pour une analyse des subventions voir K. Studnicki-Gizbert, ébauche de manuscrit sur la politique de transport au Canada, chap. 2, p. 4.



187. Currie, *Canadian Transportation Economics*, p. 15.
188. Campbell, *An Analysis of Highway Finance and Road User Imposts in Canada*, p. 59.
189. Tiré de Bryan, *More Taxes and More Traffic*, tableau A-16. Voir également Michel Bérard, *Les routes du Québec*, Québec, Ministère de la voirie, 1964, p. 63.
190. Il existe de nombreuses publications à ce sujet; surtout aux États-Unis. Voir, pour un aperçu rapide, William L. O'Neill, *American High: The Years of Confidence 1945-1960*, New York, The Free Press, 1986. Ces remarques sur «l'automanie», pp. 29-33, sont particulièrement intéressantes.
191. Thomas Hine, *Populuxe*, New York, Alfred A. Knopf, 1986.
192. *Maclean's*, 1^{er} décembre 1946, pp. 42-43.
193. *Newsweek*, 4 août 1952, pp. 32-33.
194. *Maclean's*, 29 juillet 1961, p. 3. Voir aussi Elizabeth Macfarlan, «The Attachment to the Automobile: With Reference to Non-economic Factors Underlying this Attachment». Document de travail préparé pour la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada, 14 novembre 1990.
195. Toronto *Telegram*, 3 mai 1954, p. 6.
196. Ministère de la Voirie de l'Ontario, *A Plan for Ontario Highways*, p. 7.
197. Province du Québec, *Rapport annuel du ministère de la Voirie pour 1946-1947*, p. 11.
198. CGRA, *Proceedings*, 1954, p. 8.
199. Hine, *Populuxe*, p. 56; il faut reconnaître que la combinaison salle familiale-garage ne fut pas un franc succès. Même à une époque où l'on se souciait relativement peu de la pollution, la combinaison du monoxyde de carbone et de la vie de famille semble avoir modéré la passion de l'automobile.
200. «Report of the President», CGRA, *Proceedings of the Thirty-Fourth Convention of the Canadian Good Roads Association*. Victoria, CGRA, 1953, p. 6.
201. Bryan, *More Taxes and More Traffic*, Tableau 2; Statistique Canada, *Statistiques historiques*, deuxième édition, séries H197-208 et H317-331.
202. La meilleure source d'information sur les activités routières des diverses provinces est sans doute «Roads Roundup» publié chaque année dans le cadre des procès-verbaux de la CGRA.
203. Ontario, Ministère de la voirie, *A Plan for Ontario Highways*, p. 13.
204. *La Route*, Vol. XV, 1, février 1966, p. 1.
205. Voir «Roads Roundup» de la CGRA, *Proceedings*, 1960, 1961, 1962, 1963.
206. Province du Québec, ministre de la Voirie, *Rapport annuel, 1946-1947*, pp. 11-13. Voir également Bérard, *Les routes du Québec*, p. 49.

207. Statistique Canada, *Annuaire du Canada*, 1949, 1957.
208. Province du Québec, *Rapport annuel*, 1959, p. 7.
209. Province du Québec, *Annuaire statistique*, 1958, pp. 473-475.
210. Perry, J.H., «The Taxpayer's Viewpoint», CGRA, *Proceedings*, 1953, p. 115.
211. Sanders, Wilfred, «Assessing Public Opinion Concerning Highway Policy», CGRA, *Proceedings*, 1954, p. 79; Gordon Taylor, «Annual Review of the President», CGRA, *Proceedings*, 1955, pp. 9-15.
212. Voir «Roads Roundup» de la CGRA, *Proceedings*, 1950-1956, et les rapports annuels des ministères chargés de la voirie dans les diverses provinces, pour les mêmes années.
213. Voir le Symposium, «Who Shall Pay for the Roads We Need?», CGRA, *Proceedings*, 1953, pp. 84-98 qui présente des observations générales à ce sujet. Pour la citation de Morrison, voir p. 96.
214. Bibliothèque de l'Association canadienne des automobilistes, «Brief Concerning Canadian Highways Presented to the Honourable R.H. Winters», 1955, p. 4.
215. En ce qui concerne la politique financière fédérale de ces années-là, voir Robert Campbell, *The Politics of The Keynesian Experience in Canada, 1945-1975*, Peterborough, Broadview Press Ltd., 1987. Les chiffres du budget de l'après-guerre figurent p. 228, tableau VII.
216. Canada, Conférence du Dominion et des provinces sur la reconstruction (1945), *Dominion and Provincial Submissions and Plenary Conference Discussions*, 6 août 1945, p. 81.
217. Canada, Chambre des communes, *Débats*, 21 novembre 1949, pp. 2071-2072.
218. *Ibid.*, pp. 2027-2078.
219. Archives nationales du Canada (ANC), Dossiers du ministère des Travaux publics (MTP), Versement 84-85/61, vol. 1206, File 90-0-1, Part 3, «Address by Robert Winters, November 1951».
220. *Statuts du Canada*, 1949, 13 Geo. VI, c. 40. On devait construire une route pavée à deux voies, de 24 pieds de largeur, avec des accotements de 10 pieds et une déclivité maximale de six degrés. Un bref résumé des ententes financières concernant la trans-canadienne est donné dans Nancy Bryan, *More Taxes and More Traffic*, pp. 135-142.
221. «Roads Roundup — Quebec», CGRA, *Proceedings*, 1954, p. 64.
222. Ministère des Travaux publics, *Annual Report of Proceedings Under the Trans-Canada Highway Act*, 1954, p. 1.
223. ANC, Dossiers du MTP, Versement 84/85/61, Vol. 1206, File 90-0-1, Part 4, Robert Winters to J.T. Douglas, 21 octobre 1955.
224. MTP, *Annual Report of Proceedings under the Trans-Canada Highway Act*, 1958-1962 donne un résumé des diverses modifications et de la progression du projet.

225. Ibid., 1962, p. 3.
226. Pour un bref historique du programme de routes d'accès aux ressources, voir Guillet, *The Story of Canadian Roads*, chap. 13.
227. Robert Bothwell, Ian Drummond et John English, «Canada Since 1945», dans *Power, Politics and Provincialism*, édition révisée, Toronto, University of Toronto Press, 1989, pp. 187-188. Pour avoir un bon exemple de l'absence de préoccupation à cet égard voir les observations de Guillet sur la souplesse des routes. Elles peuvent être construites et abandonnées, dit-il, «sans aucune perte, étant donné qu'elles ont déjà été largement remboursées», *The Story of Canadian Roads*, p. 189.
228. Bryan, *More Taxes and More Traffic*, p. 139, Table 29.
229. Canadian Institute of Public Opinion, sondage Gallup, 5 septembre 1962, *Gallup Report*, 27 novembre 1976.
230. Robert Bothwell and William Kilbourn, *C.D. Howe: A Biography*, Toronto, McClelland and Stewart, 1979, pp. 108-109. Voir aussi Studnicki-Gizbert, «Draft Manuscript», pp. 285-294.
231. Air Canada (TCA), *Rapport annuel pour 1945*, pp. 5-7.
232. Gordon R. MacGregor, *The Adolescence of an Airline*, Montreal, 1970, pp. 8-9.
233. Air Canada (TCA), *Rapport annuel pour 1947*, p. 9.
234. Un très bref résumé de l'évolution d'Air Canada (TCA) figure dans C.A. Ashley, *The First Twenty-Five Years: A Study of Trans-Canada Airlines*, Toronto, Macmillan, 1963.
235. Canada, ministère des Transports, *Le Canada à l'ère de la propulsion par réaction : Rapport d'une étude sur les besoins des Services de l'air du ministère des Transports 1962-1972*, Ottawa, ministère des Transports, 1962, p. 25.
236. Air Canada (TCA), *Rapports annuels, 1945-1954*.
237. Il est difficile de faire des comparaisons directes étant donné que les services offerts ne sont pas identiques. Les évaluations d'Air Canada indiquent à peu près qu'en 1955 le transport par avion coûtait deux fois plus cher, par passager-mille, que le transport ferroviaire.
238. Air Canada (TCA), *Rapport annuel pour 1954*, p. 9.
239. Air Canada (TCA), *Rapport annuel pour 1961*, p. 7.
240. Il n'existe aucune étude détaillée de l'iconographie ou des techniques de vente des compagnies aériennes. Ces observations sont tirées des revues *Maclean's* et *Chatelaine* de 1945 à 1961 ainsi que de quelques journaux de cette période. Toutefois, comme l'a dit John Helliwell, l'image de l'avion, dans le Nord, est assez différente. Il représentait davantage un lien vital avec le monde extérieur. D'autre part, la mythologie entourant les pilotes forestiers du Nord a quelque chose du caractère aventureux de la colonisation du pays. Voir John Condit, *Wings Over the West: Russ Baker and the Rise of Pacific Western Airlines*, Vancouver, Harbour Publications, 1984; Tony Foster, *The Bush Pilots: A Pictorial History of a Canadian Phenomenon*, Toronto, McClelland and Stewart, 1990.

241. Air Canada (TCA), *Rapport annuel pour 1961*, p. 15.
242. Studnicki-Gizbert, ébauche de manuscrit, partie II, p. 100.
243. Stevens, *History of Canadian National Railways*, pp. 437–438.
244. Pour une étude détaillée des tarifs-marchandises — qui critique la façon dont ils ont évolué — voir Howard Darling, *The Politics of Freight Rates: The Railway Freight Rate Issue in Canada*, Toronto, McClelland and Stewart, 1980.
245. D.J. Hall, «The Manitoba Grain Act : An Agrarian Magna Carta?» *Prairie Forum* 4, n° 1, pp. 105–120; Gerald Friesen, *The Canadian Prairies: A History*, Toronto, University of Toronto Press, 1984, chap. 9 et 10.
246. Voir Canada, *Rapport de la Commission royale sur les réclamations des provinces maritimes*, Commission Duncan, Ottawa, Imprimeur du Roi, 1927.
247. Forbes, *The Maritime Rights Movement, 1919–1927*, pp. 25–27.
248. Province of Nova Scotia, *A Submission of Claim with Regard to Maritime Disabilities within Confederation*, 1925, p. 53.
249. *Statuts du Canada*, 17 Geo. V, c. p. 44.
250. CN c. CP et al, 39 CRC 1, 25–27. Cité dans Canada, *Report of the Royal Commission on Transportation*, 1951, p. 24.
251. Currie, *Canadian Transportation Economics*, p. 298.
252. Darling, *The Politics of Freight Rates*, p. 185.
253. Canada, *Report of the Royal Commission on Transportation*, 1951, p. 35.
254. Voir, par exemple, Province du Manitoba, *Manitoba's Submissions to the Royal Commission on Transportation*, Winnipeg, 1949, pp. 19–28.
255. Darling, *The Politics of Freight Rates*, chap. 9.
256. Canada, *Report of the Royal Commission on Transportation Economics*, 1951, p. 137.
257. A.W. Currie, *Canadian Transportation Economics*, p. 15.
258. Canada, *Report of the Royal Commission on Transportation*, vol I, 1961, p. 58.
259. Canada, Royal Commission on Transportation, *Submissions*, 1961.
260. Ibid., vol. 4, «Submission of Canadian National Railway», p. 5.
261. Canada, *Report of the Royal Commission on Transportation*, 1961, vol. 1, p. 11, p. 44. Voir aussi F.W. Anderson, «The Philosophy of the MacPherson Royal Commission and the National Transportation Act: A Retrospective Essay», dans K. W. Studnicki-Gizbert, *Issues in Canadian Transportation Policy*, Toronto, Macmillan of Canada, 1974, pp. 47–75.
262. Canada, *Report of the Royal Commission on Transportation*, 1961, vol. 1, p. 60.

263. Au sujet des origines de la *Loi sur les transports nationaux*, voir Canada, Chambre des communes, *Débats*, 1966, pp. 7988-7998. Également, l'entrevue avec J.W. Pickersgill, 7 mars 1991.
264. *Statuts du Canada*, 14-15-16 Eliz. II, c. 69.
265. Ibid: L'article 314J porte sur la réduction du service voyageurs. En ce qui concerne les rapports entre la LNT et la Commission MacPherson, voir Anderson, *Philosophy of the MacPherson Royal Commission*, pp. 47-75.
266. *Statuts du Canada*, 14-15-16 Eliz. II, c. 69, a. 314J.
267. J.W. Pickersgill, qui dirigeait la CCT pendant une partie de cette période, déclara que la Commission s'était montrée prudente vis-à-vis de l'abandon des services, en partie pour éviter que l'on n'interjette continuellement appel auprès du Gouverneur général en conseil. Entrevue avec J.W. Pickersgill, 7 mars 1991.
268. Canada, Chambre des communes, *Débats*, 2 septembre 1966, p. 8038 et 21 décembre 1966, p. 11490. On y trouve des exemples d'accusations selon lesquelles les chemins de fer sabotaient délibérément leurs services voyageurs. De 1964 à 1967, le ministre des Transports a estimé que les compagnies ferroviaires faisaient des efforts sincères pour améliorer ces services. Entrevue avec J.W. Pickersgill, 7 mars 1991.
269. CN, *Rapport annuel pour 1965*, p. 11.
270. Signalons qu'en 1970, les banlieusards voyageant par le train GO ont été ajoutés aux statistiques sur les voyageurs des chemins de fer.
271. Norrie et Owrap, *A History of Canadian Economy*, chap. 22.
272. Commission canadienne des transports (CCT), Direction de la recherche, *Productivity Analysis of Canadian Airline Industry*, document de travail préparé par P.S. Dhruvarajan et R.F. Harris, p. 67-69. Air Canada, *Rapport annuel*, 1972-1976.
273. Ralph Nader, *Unsafe at Any Speed: The Designed-in Dangers of the American Automobile*, New York, Grossman Publishers, 1965. Publié également en français sous le titre «*Ces voitures qui tuent*», Paris, Flammarion.
274. Darryl Newbury, *Stop Spadina: Citizens Against an Expressway*, Mississauga, Commonact Press, 1989; *Vancouver's Transportation Future*, Simon Fraser University, Geography Dept., 1972.
275. Robert Bott, David Brooks et John Robinson, *Life after Oil: A Renewable Energy Policy for Canada*, Edmonton, Hurtig, 1983.
276. Leach, G., «Energy and the Car», dans Meredith Thring, *Mankind and the Engineer*, vol. 2, Herts, Peregineuin, 1974, p. 108.
277. Énergie, Mines et Ressources Canada, *Les lendemains énergétiques des Canadiens*, Ottawa, Approvisionnement et Services, 1978, p. 107.
278. Transports Canada, *Rapport provisoire sur le transport interurbain des passagers au Canada*, Ottawa, ministère des Transports, 1975, p. 85.

279. Voir, par exemple, Conseil des sciences du Canada, *Canada as a Conserver Society*, rapport 27, Ottawa, Approvisionnement et Services, 1977 ou *Les transports et notre avenir énergétique : Voyages interurbains au Canada*, rapport 34, Ottawa, Approvisionnement et Services, 1982.
280. À propos de l'évolution de la situation aux États-Unis, voir Robert Ackerstone, «Some Milestones of Automotive Literature», dans David Lewis et Laurence Goldstein (Édit.), *The Automobile and American Culture*, Ann Arbor, University of Michigan, 1980, pp. 394-404.
281. Ontario, *Annual Report of the Department of Highways*, 1971, p. 1.
282. «President's Address», CGRA, *Proceedings*, 1970, p. 4.
283. Ces statistiques s'intitulaient *Voies publiques : longueurs et dépenses*, BFS catalogue n° 53-201.
284. À propos du train GO, voir Ontario, *Annual Report of the Department of Highways*, 1969, p. 1.
285. *La Route*, XV, 1 février 1966, 1; XVI, f.1 février 1967, p. 1.
286. Pour les années 1980, voir Conseil des ministres responsables de la sécurité du transport et de la voirie, *National Highway Policy for Canada*, phase 2, tableau TA.
287. Canada, *Report of the Royal Commission on Transportation*, vol. 1, 1961, pp. 26-28.
288. Jackson, Michael, «Introduction», dans Michael Jackson (Édit.), *Proceedings of the First National Rail Passenger Conference*, University of Regina, Department of Extension, 1977, pp. 4-5.
289. Ibid., «Address by Hon. Otto Lang», p. 16.
290. Entrevue avec Otto Lang, Winnipeg, 5 mars 1991.
291. Darling, Howard J., «An Historical Review of Direct Transport Subsidies in Canada», rapport réalisé pour le compte de la Commission canadienne des transports, juin 1975. Voir également Direction de la recherche de la CCT, *A Review of the Existing Intercity Passenger Transport Systems*, 1975, tableau 8.2, qui présente une ventilation, route par route, des subventions accordées au début des années 1970.
292. Transports Canada, *Rapport provisoire sur le transport interurbain des passagers au Canada*, p. 115.
293. Canada, Chambre des communes, *Débats*, 1^{er} septembre 1966, p. 7989.
294. Voir CCT, *Rapport annuel de 1970 à 1973* pour obtenir un résumé des décisions prises dans ce domaine. À propos de la politique de la CCT de ces années-là, Jack Pickersgill, qui dirigeait la Commission, déclara qu'à son avis, cet organisme ne devrait pas aller au-devant de l'opinion publique ou politique au risque de voir ses décisions rescindées et sa crédibilité compromise. Entrevue avec J.W. Pickersgill, 7 mars 1991. Voir également CCT, Direction de la recherche, *Analyse des décisions prises par le Comité des transports par chemin de fer 1967-1980*, Ottawa, CCT, 1982.

295. Canada, Chambre des communes, *Débats*, 29 janvier 1976, pp. 10437-10447.
296. Voir les directives données à la CCT dans Transports Canada, *Faits saillants de la politique de transport ferroviaire des voyageurs annoncée par le ministre des Transports*, Otto Lang, 29 janvier 1976.
297. Canada, Chambre des communes, *Débats*, 29 janvier 1976, p. 10438. Entrevue avec Otto Lang, 5 mars 1991.
298. CCT, Comité des transports par chemin de fer, *Plan définitif pour le service de l'Est des trains transcontinentaux de voyageurs*, juin 1979; *Plan privilégié pour le service de l'Ouest des trains transcontinentaux de voyageurs*, avril 1977. Pour ce qui est des articles publiés dans la presse, voir *The Globe and Mail*, 15 février 1977, p. B1; 18 avril 1977, p. 6; 3 mai 1977, p. B1; 28 mai 1977; *Winnipeg Free Press*, 22 mars 1977, p. 6; 18 mai 1977, p. 7.
299. Crédit 52d, ministère des Transports, *Loi n° 1 de 1977 portant affectation de crédits*.
300. Entrevue avec Harry Gow, président de Transport 2000, 15 janvier 1991.
301. Voir les articles concernant les audiences tenues en mai 1977 par le Comité des chemins de fer de la CCT publiés par le *Halifax Chronicle-Herald* du 16 mai 1977, p. 1; «Nova Scotia notebook», 17 mai 1977, p. 6; «Funds key to rail's survival» et «Service should be tied to usage — MP»; 19 mai 1977, p. 1; «Real study needed on transportation», 20 mai 1977, p. 6.
302. VIA Rail Canada Inc., *Rapport annuel 1985*, p. 10.
303. Vous trouverez quelques exemples dans Conseil des sciences du Canada, *Les transports et notre avenir énergétique*; et CCT, Direction de la recherche, «Aspects de la politique relative au transport ferroviaire de voyageurs», document préparé par David McQueen, rapport n° 1985/01F, mars 1985.
304. Conseil des sciences du Canada, *Les transports et notre avenir énergétique*, septembre 1982, p. 68.
305. À propos de l'opposition aux coupes, voir Parti progressiste conservateur, «La fin d'un rêve?». Pour ce qui est des chiffres de l'Institut Gallup, voir le *Rapport Gallup* du 24 octobre 1981 qui montrait que 51 pour cent des Canadiens désapprouvaient les coupes dans le service de trains voyageurs et 27 pour cent seulement les approuvaient.
306. Parti progressiste conservateur, «La fin d'un rêve?».
307. Groupe de travail de l'Ontario sur la politique ferroviaire provinciale, *The Future of Rail*, Toronto, 1981, pp. 43-44.
308. Statistique Canada, *Le transport ferroviaire au Canada 1987*, Ottawa, 1989, p. 24.
309. Transports Canada, *Aller sans entraves : un guide pour la réforme des transports*, juillet 1985, p. 1.
310. «Will there be a Future For VIA Rail?», *The Globe and Mail*, 19 janvier 1989, p. A6.

311. Comme exemples des préoccupations du public, voir *Montreal Gazette*, «89% tell Gallup they want Ottawa to retain VIA», 14 avril 1989, p. A1; et «VIA needs more help, not less. . . », 14 avril 1989, p. D3; *The Globe and Mail*, «Howls of protest over cuts in Atlantic Canada», 5 octobre 1989, p. A5; *Winnipeg Free Press*; 5 octobre 1989, «VIA cuts greeted with tears, cheers», p. 1, et «Much pain; little gain», p. 6; *Halifax Chronicle Herald*, «VIA cuts met with fear, anger» et «Passengers ponder life without VIA», 5 octobre 1989, p. B1.
312. Statistique Canada, catalogue n° 51-206 et 51-002.
313. Bonnyman, JoAnne et Robert Dodd, «Une revue des tarifs aériens réduits, 1979», Ottawa, CCT, Direction de la recherche, Économique des passagers et de l'aviation, novembre 1980.
314. Signalons que, lorsque nous les avons interviewés dans le cadre de la présente étude, ni J.W. Pickersgill, ni Otto Lang n'étaient très optimistes quant à la survie des deux compagnies aériennes. Entrevues des 5 et 7 mars 1991.
315. Association des routes et transports du Canada, *Étude sur l'infrastructure routière*, Ottawa, ARTC, 1987.
316. *Rapport Gallup*, 24 octobre 1981. Signalons qu'au Québec, les réponses étaient très semblables (41 pour cent contre 40 pour cent).
317. *Rapport Gallup*, 13 avril 1989; *Winnipeg Free Press*, 10 juillet 1989, p. 28.
318. «Polls show travel sacred to Canadians», *Winnipeg Free Press*, 10 juillet 1989, p. 28.
319. Voir les observations récentes formulées par le public devant la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada. Canada, Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada. *En marche : le rapport intérimaire de la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada*, Ottawa, Approvisionnements et Services, 1991, pp. 150-151.
320. VIA Rail Canada Inc., *Rapport annuel 1985*, p. 9.
321. Transport 2000, «Submission to the Royal Commission on National Passenger Transportation», 1991, p. 4.
322. «VIA Rail : national dream fades», *Toronto Star*, 28 mars 1989, p. A4.
323. Desbiens, Jean-Paul, «Trains: to people and to the land, a heritage. He remembers them well», *The Globe and Mail*, 7 mai 1977, p. 6.
324. Canada, *Report of the Royal Commission on Transportation*, 1961, p. 32.
325. Canada, Commission royale sur les transports, *Submissions*, vol. 30, p. 4416, vol. 33, p. 5184.
326. Vous trouverez un bon exemple de ce genre d'arguments dans Parti progressiste conservateur, «*La fin d'un rêve?*».
327. Transport 2000, «Brief to the Railway Transport Committee at Maritime Rail Passenger Hearings, April 1977», p. 6.

328. Transport 2000, «Inter-city Passenger Transportation in Central Canada over the Next Ten Years: A Public Interest Approach to Development», septembre 1979, p. 2.
329. Canada, Chambre des communes, Comité permanent des transports, *Rapport à la Chambre*, 8 novembre 1989, p. 3.
330. «Count the social costs too», *The Globe and Mail*, 18 avril 1977, p. A6.
331. Observation non scientifique faite par l'auteur au cours d'un voyage à Jasper, en mars. Le couple avait voyagé de Montréal jusqu'aux Rocheuses.
332. Canada, Commission royale sur les transports (1961), «Hearings at Fredericton», *Submissions*, vol. 3, 9 novembre 1959. La délégation officielle de la municipalité et la Chambre de commerce s'étaient penchées sur le transport aérien et les itinéraires directs plutôt que sur ce mode de transport en particulier.