

ont subitement placé les ressources vierges des Prairies au niveau du marché international et en ont rentabilisé l'exploitation. Les capitaux et biens de production, les éléments essentiels rendant l'exploitation possible, étaient meilleur marché que jamais auparavant. Le prix du fer et de l'acier, qui déterminait en grande partie le coût des chemins de fer et de l'outillage de production, baissait constamment par rapport à la valeur des produits de la ferme. Les taux d'intérêt étaient les plus bas de l'histoire et les investisseurs britanniques étaient disposés à prêter des sommes sans précédent outre-mer.

● (1600)

Il y avait d'autres circonstances dans l'Ouest du Canada qui ont suscité un vif intérêt dès qu'on s'en est aperçu. C'est l'uniformité relative des conditions, la concentration sur une seule culture et la facilité avec laquelle les moyens de transport pouvaient être assurés et la culture pouvait commencer dans les prairies. Il n'y avait pas de classification des ressources, de relevés des sols, de registres météorologiques pour guider le gouvernement ou le colon imprévoyant. La politique et les méthodes du dominion visaient surtout à réaliser le but national c'est-à-dire à attirer immédiatement dans le nord-ouest le plus de monde possible.

Le choix des terrains était en grande partie laissé à la chance et aux moyens que les agents de colonisation, les chemins de fer et les compagnies de terrains employaient pour servir leurs intérêts immédiats. Le relevé des sections, le programme de concession de terrains pour les chemins de fer et les préemptions témoignent d'un système de colonisation massive sans distinction. Il a fonctionné avec une perfection presque mécanique.

Entre 1996 et 1913, un million de personnes se sont établies dans les trois provinces des Prairies et la population y est passée de 7 p. 100 à 20 p. 100 de l'ensemble du Dominion du Canada. La superficie de terres occupées est passée d'environ 10 millions à 70 millions d'acres et la production de blé d'environ 20 millions à plus de 200 millions de boisseaux. À la fin de la période, la production agricole totale de l'Ouest du Canada représentait entre 300 millions et 400 millions de dollars par année.

Si l'on fait un retour sur la conception générale des transports au Canada et de la politique d'expansion nationale, on constate que c'est un optimisme débordant qui a suscité notre problème de chemins de fer. À cause de la colonisation extrêmement rapide du nord-ouest, le reste du Canada a prospéré et a connu une expansion économique rapide.

La colonisation de l'Ouest s'est faite dans le cadre des politiques nationales d'un réseau de transport entièrement canadien et d'une protection douanière. La mise en œuvre de ces politiques a entraîné l'augmentation de la demande de biens de production, de produits manufacturés et de services de distribution et de commerce dans l'économie canadienne, ce qui a favorisé l'expansion dans d'autres parties du Dominion. La construction des chemins de fer, le creusage des canaux et l'amélioration des ports qui étaient nécessaires pour transporter la quantité sans cesse croissante des grains de l'Ouest en territoire canadien a stimulé l'activité économique dans l'Ouest et lui a donné un grand rôle dans le transport des produits de l'Ouest vers les marchés mondiaux. La construction de villes dans les Prairies, la réparation du matériel agricole et les demandes de produits de consommation ont

Politiques des transports

nécessité l'augmentation de la quantité des produits manufacturés. La protection douanière a permis aux fabricants canadiens d'accaparer la plus grande partie du nouveau marché, et a ainsi favorisé énormément l'industrialisation en Ontario et au Québec et beaucoup aidé les industries du charbon et de l'acier de la Nouvelle-Écosse et les industries du bois d'œuvre de la Colombie-Britannique.

Les deux politiques nationales qui préconisaient le transport en territoire canadien et la protection douanière étaient étroitement liées entre elles. La première rendait possible les rapports économiques directs entre les diverses régions. La deuxième favorisait le transport est-ouest et, grâce au stimulant fourni par l'expansion de l'Ouest, ces deux politiques ont créé une mesure remarquable d'interdépendance entre les localités extrêmement dispersées et variées qui constituent le Canada. Ainsi une région transcontinentale dotée d'une économie peu uniforme a été transformée en une économie nationale hautement intégrée.

Sur de grandes étendues de pays, traversant des régions très peu productrices, les voies de chemins de fer faisant double emploi coûtaient très cher. Jusqu'en 1913, cet optimisme était pardonnable. Cependant, le fardeau qui pesait ainsi sur le gouvernement fédéral s'imposait aux dépens de la poursuite des objectifs nationaux de développement, de l'intégration économique nationale et de l'unité politique du pays. Il est vrai que l'on servait ainsi nombre d'intérêts régionaux, provinciaux et locaux, mais d'une importance relative par rapport à la poursuite d'objectifs plus vastes.

Pour parvenir aux objectifs de cette politique coûteuse, il fallait garantir des tarifs spéciaux, pour contrecarrer la tendance des échanges à suivre l'orientation géographique nord-sud, et trouver si possible d'autres routes pour établir, à la place, des lignes ferroviaires allant d'est en ouest. C'est ainsi que le Dominion a joué un rôle important en imposant les tarifs ferroviaires au moyen de lois, en établissant des règlements du comité des chemins de fer, du Conseil privé et de la Commission des chemins de fer.

Les objectifs du Dominion ressortent très nettement dans l'accord sur le Pas du Nid-de-Corbeaux conclu en 1897. En vertu de cet accord, les chemins de fer du Pacifique Canadien, en échange de subventions qu'ils recevaient pour la construction de la ligne qui traversait le Pas du Nid-de-Corbeau, ont promis de diminuer les tarifs sur les céréales et la farine transportées des Prairies jusqu'aux lacs, de 3c. les 100 livres, et de baisser de 10 p. 100 les tarifs de transport pour un grand nombre d'articles ménagers et de matériaux de construction destinés aux pionniers qui allaient s'installer dans l'Ouest en partant de Fort Williams ou des villes de l'Est. Le gouvernement fédéral a passé également d'autres accords, en 1903, avec la compagnie du Grand Tronc du chemin de fer du Canada, lesquels stipulaient: «Que les tarifs de transport sur les produits exportés du point d'origine au point de destination ne pourront, à aucun moment, être plus élevés via les ports canadiens que via les ports américains.»

Parallèlement, l'affaire des taux d'exportation de l'Est en 1905 et des taux internationaux en 1907 a amené une baisse d'environ 10 p. 100 sur les tarifs des marchandises d'exportation provenant de l'Ontario et des tarifs-marchandises de l'Est du Canada. En outre, les tarifs du chemin de fer sur les lignes reliant les Maritimes et le centre du Canada étaient placés