

Canada

CAL
EA9
S25f
1980

DOCS

Colombie-Britannique

DOCUMENTS
N° 25

Colombie-Britannique

Le traité de commerce et de navigation entre le Canada et la Colombie-Britannique, qui a été signé le 20 août 1925, est un document important de l'histoire commerciale et économique de la Colombie-Britannique. Ce traité, qui a été négocié par le ministre des Affaires étrangères, M. R. Mackenzie-King, et le gouverneur de la Colombie-Britannique, M. G. S. Mitchell, a été signé à Vancouver, en Colombie-Britannique, le 20 août 1925. Le traité a été ratifié par le Parlement du Canada le 15 septembre 1925 et par le Parlement de la Colombie-Britannique le 15 octobre 1925. Le traité a été mis en vigueur le 15 octobre 1925. Le traité a été signé en vertu de l'autorisation de l'honorable Mark MacGuigan, secrétaire d'État aux Affaires extérieures, Gouvernement du Canada, 1980.

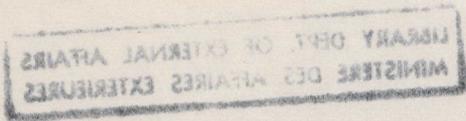
Le traité de commerce et de navigation entre le Canada et la Colombie-Britannique, qui a été signé le 20 août 1925, est un document important de l'histoire commerciale et économique de la Colombie-Britannique. Ce traité, qui a été négocié par le ministre des Affaires étrangères, M. R. Mackenzie-King, et le gouverneur de la Colombie-Britannique, M. G. S. Mitchell, a été signé à Vancouver, en Colombie-Britannique, le 20 août 1925. Le traité a été ratifié par le Parlement du Canada le 15 septembre 1925 et par le Parlement de la Colombie-Britannique le 15 octobre 1925. Le traité a été mis en vigueur le 15 octobre 1925. Le traité a été signé en vertu de l'autorisation de l'honorable Mark MacGuigan, secrétaire d'État aux Affaires extérieures, Gouvernement du Canada, 1980.

Le traité de commerce et de navigation entre le Canada et la Colombie-Britannique, qui a été signé le 20 août 1925, est un document important de l'histoire commerciale et économique de la Colombie-Britannique. Ce traité, qui a été négocié par le ministre des Affaires étrangères, M. R. Mackenzie-King, et le gouverneur de la Colombie-Britannique, M. G. S. Mitchell, a été signé à Vancouver, en Colombie-Britannique, le 20 août 1925. Le traité a été ratifié par le Parlement du Canada le 15 septembre 1925 et par le Parlement de la Colombie-Britannique le 15 octobre 1925. Le traité a été mis en vigueur le 15 octobre 1925. Le traité a été signé en vertu de l'autorisation de l'honorable Mark MacGuigan, secrétaire d'État aux Affaires extérieures, Gouvernement du Canada, 1980.

Le traité de commerce et de navigation entre le Canada et la Colombie-Britannique, qui a été signé le 20 août 1925, est un document important de l'histoire commerciale et économique de la Colombie-Britannique. Ce traité, qui a été négocié par le ministre des Affaires étrangères, M. R. Mackenzie-King, et le gouverneur de la Colombie-Britannique, M. G. S. Mitchell, a été signé à Vancouver, en Colombie-Britannique, le 20 août 1925. Le traité a été ratifié par le Parlement du Canada le 15 septembre 1925 et par le Parlement de la Colombie-Britannique le 15 octobre 1925. Le traité a été mis en vigueur le 15 octobre 1925. Le traité a été signé en vertu de l'autorisation de l'honorable Mark MacGuigan, secrétaire d'État aux Affaires extérieures, Gouvernement du Canada, 1980.

Le traité de commerce et de navigation entre le Canada et la Colombie-Britannique, qui a été signé le 20 août 1925, est un document important de l'histoire commerciale et économique de la Colombie-Britannique. Ce traité, qui a été négocié par le ministre des Affaires étrangères, M. R. Mackenzie-King, et le gouverneur de la Colombie-Britannique, M. G. S. Mitchell, a été signé à Vancouver, en Colombie-Britannique, le 20 août 1925. Le traité a été ratifié par le Parlement du Canada le 15 septembre 1925 et par le Parlement de la Colombie-Britannique le 15 octobre 1925. Le traité a été mis en vigueur le 15 octobre 1925. Le traité a été signé en vertu de l'autorisation de l'honorable Mark MacGuigan, secrétaire d'État aux Affaires extérieures, Gouvernement du Canada, 1980.

4B-272-164



Direction des programmes d'information
à l'étranger
Ministère des Affaires extérieures
Ottawa (Ontario)
Canada K1A 0G2

Colombie-Britannique

On peut reproduire cette brochure en toute liberté, qu'il s'agisse du texte intégral ou d'extraits (prière d'indiquer la date de parution).

Les brochures appartenant à la série *Documents* peuvent s'obtenir auprès des ambassades, hauts-commissariats ou consulats canadiens. Dans les pays où le Canada ne jouit d'aucune représentation diplomatique, prière de s'adresser à la Direction des programmes d'information au Canada du ministère des Affaires extérieures (Ottawa, Ontario, Canada K1A 0G2).

Simon Fraser, l'un des premiers explorateurs européens de la côte ouest du Canada, qualifia le paysage qui s'offrait à ses yeux de «morne» et de «désolé». Il ne pouvait pas savoir que, deux cents ans plus tard, la côte de la Colombie-Britannique, avec ses forêts à l'aspect austère, serait considérée comme une terre de rêve et deviendrait un véritable centre d'attraction, à la fois, pour la jeunesse et les retraités, ainsi que pour les touristes et les hommes d'affaires.

Lorsque les explorateurs, les marins et les commerçants de fourrures européens — Juan Perez, James Cook, Simon Fraser, David Thompson, Alexander Mackenzie — cartographièrent la côte ouest et son arrière-pays, entre 1774 et 1800, cette terre aux pins géants, déjà habitée depuis longtemps, n'avait pas d'histoire écrite. Il est probable que les Indiens qui y vivaient furent les derniers des peuples nord-américains dits «autochtones» à arriver d'Asie par le détroit de Béring, il y a de cela environ dix mille ans. Formant plusieurs groupes culturels et linguistiques, ils étaient à peu près 80 000 au moment de leur premier contact avec les Européens. Tlingits, Haïdas, Tsimshians, Bella Coolas, Kwakiutls, Nootkas et Salish vivaient dans la prospérité, grâce aux immenses ressources marines et forestières environnantes. Un historien est même allé jusqu'à dire qu'ils avaient peut-être aussi «la plus riche culture de tous les peuples chasseurs de la terre».

Ils pratiquaient la pêche en mer, à la recherche de diverses espèces de poissons, dont le saumon, et abattaient des cèdres géants dont ils utilisaient le bois pour construire leurs habitations et leurs canots, et pour confectionner leurs vêtements (ils en réduisaient l'écorce en filaments qu'ils tissaient). Ils façonnaient également ce bois pour en faire des sculptures. Aussi, l'ingéniosité avec laquelle ils tiraient parti de leur environnement fut-elle une source d'enseignement précieuse pour les premiers explorateurs européens.

A l'époque des explorations ne tarda pas à succéder celle du commerce des fourrures. Ce commerce florissant se faisait par voie maritime. Il engendra de telles tensions sur le plan international qu'il fallut un traité pour les apaiser: signée en 1790 par des représentants de la Grande-Bretagne et de l'Espagne, la Convention de Nootka Sound décréta la côte du nord-ouest ouverte à toutes les nations.

Pendant ce temps, la concurrence existant entre les deux grandes compagnies de fourrures, la Compagnie du Nord-Ouest et la Compagnie de la Baie d'Hudson, stimulait l'exploration des terres situées à l'est des Rocheuses. En 1793, alors que le capitaine George Vancouver dressait des cartes terrestres et maritimes détaillées de la côte du nord-ouest, l'Écossais Alexander Mackenzie, de la Compagnie du Nord-Ouest, fut le premier Européen ayant

réussi à traverser le Canada par voie de terre jusqu'à l'océan Pacifique. Ses compatriotes Simon Fraser et David Thompson, également de la Compagnie du Nord-Ouest, atteignirent eux aussi la côte ouest en empruntant, l'un, le fleuve Fraser, l'autre, le fleuve Columbia.

Champ d'action des Britanniques, la côte du Pacifique l'était aussi des commerçants de fourrures américains. Un accord d'«occupation conjointe» signé en 1818 permit d'atténuer les querelles territoriales entre les deux camps. La Compagnie de la Baie d'Hudson, qui avait fusionné avec la Compagnie du Nord-Ouest en 1821, entreprit alors de freiner l'intrusion américaine et de légitimer les revendications territoriales britanniques en établissant des postes de traite aux endroits stratégiques. Cependant, c'est à l'avantage des Américains que la «question de l'Oregon» fut réglée en 1846: le traité signé alors stipulait, en effet, que la frontière qui longeait le 49^e parallèle était prolongée jusqu'à la côte ouest.

Afin d'asseoir sa souveraineté, la Grande-Bretagne déclara l'île de Vancouver colonie britannique en 1849. Neuf ans plus tard, la découverte d'or dans les régions du Fraser et de Cariboo attira des milliers de chercheurs, américains pour la plupart. Sur les instances du gouverneur de l'île, James Douglas, la partie continentale de la Colombie-Britannique fut proclamée

colonie anglaise en 1858. Douglas fut nommé gouverneur des deux colonies, qui furent finalement réunies en 1866. De simple poste commercial avancé, la Colombie-Britannique devint, peu à peu, un maillon dans la chaîne de l'Empire britannique.

L'arrière-pays fut ouvert à la colonisation grâce à l'aménagement de la piste Cariboo, route charretière de 645 km de long et de 5,5 m de large qui reliait Yale (endroit où le Fraser devient navigable) à Barkerville.

Aménagée entre 1861 et 1868, cette route serpentait entre les montagnes, franchissant des cours d'eau tumultueux et de profonds ravins. (Avant cette époque, les seules voies d'accès vers l'intérieur étaient les sentiers en forêt et les routes de canotage.) Naturellement on se heurtait encore à un obstacle: la grande barrière montagneuse, qui isolait la Colombie-Britannique des autres colonies britanniques situées à l'est.

Cependant, le rêve d'une liaison transcontinentale par route ou chemin de fer persistait, rêve dont l'idée de l'union de la Colombie-Britannique avec la Confédération canadienne ne tarda pas à se nourrir. Un journaliste excentrique, ayant pris pour nom Amor de Cosmos, dirigeait à l'époque un groupe de pro-fédéralistes résolu à obtenir gain de cause. Finalement, une délégation colombienne se présenta à

Ottawa en 1870 et, en 1971, l'union fut scellée. L'une des conditions de l'adhésion de la Colombie-Britannique à la Confédération était la construction d'un chemin de fer transcontinental.

Au moment de son entrée dans le Canada, la Colombie-Britannique était surtout peuplée d'indigènes et de Britanniques, mais, enclave côtière, elle attirait aussi des immigrants d'outre-Pacifique: Chinois qui, dès 1859, se firent chercheurs d'or, puis, vers 1880, vinrent par milliers travailler à la construction du chemin de fer Canadien Pacifique; Japonais qui commencèrent à arriver vers 1890 et se firent commerçants et pêcheurs. Cependant, des mesures furent prises pour limiter l'immigration des Asiatiques, et Chinois et Japonais furent parfois victimes d'une véritable discrimination. C'est ainsi que, pendant la Seconde Guerre mondiale de nombreux Japonais furent internés dans des camps et leurs biens confisqués.

Notons toutefois qu'au cours des vingt dernières années, on atténua progressivement la sévérité des lois relatives à l'immigration; en 1977, on comptait au Canada 31 368 immigrants d'origine asiatique et 40 748 immigrants de souche européenne. Aujourd'hui, la plupart des Canadiens d'ascendance asiatique établis en Colombie-Britannique ou dans d'autres régions du pays vivent au Canada

depuis deux ou trois générations; formant des collectivités bien organisées sur le plan culturel, ils se sont implantés dans presque toutes les sphères d'activité professionnelle. Vancouver compte environ 70 000 habitants d'origine chinoise. Quant aux Japonais, ainsi que devait le souligner le premier ministre Pierre Trudeau, leur apport à la vie du pays dépasse largement leur importance sur le plan démographique.

Comme le laisse supposer le nom de la province, la grande majorité de ses habitants — près de 60 p. cent — est d'origine britannique. Ce sont les Anglais qui ont donné à la colonie ses principales institutions juridiques, administratives et sociales. Ils se sont aussi imposés dans les milieux syndicaux et financiers, ainsi qu'en témoigne, par exemple, leur rôle prépondérant dans la formation de la *British Columbia Electric Railway Company*, précurseur de l'actuelle compagnie d'électricité de la Colombie-Britannique. Les Écossais, pour leur part, ont œuvré dans les domaines les plus variés: exploration, colonisation, affaires, administration et enseignement; peut-être peut-on voir en sir Harvey Reginald Macmillan, fondateur de la plus grande société canadienne de produits forestiers, l'exemple même de l'immigrant écossais. Quant aux Irlandais, beaucoup se sont faits agriculteurs ou artisans, ou encore, terrassiers sur les routes et les chemins

de fer si essentiels au développement de la province. Enfin, beaucoup d'autres tel sir Richard McBride, premier ministre de 1903 à 1915, ont été attirés par le droit et la politique.

Si l'arrivée des premiers colons européens en Colombie-Britannique, marqua le début d'une régression démographique chez les Indiens, on constate aujourd'hui que la civilisation indienne connaît un regain de vigueur dans cette province. Les Indiens, dont le nombre a augmenté, forment de solides organisations. Ils contestent le *statu quo*, notamment en ce qui concerne le respect des droits leur ayant été reconnus par traité et la défense de leurs revendications territoriales. Cette volonté qui s'affirme a coïncidé avec une renaissance culturelle et artistique.

Deux autres groupes ethniques se distinguent par leur nombre et leur contribution à la vie de la province: les Allemands et les Scandinaves. Les premiers sont arrivés en grand nombre à l'époque de la ruée vers l'or, puis ont afflué de nouveau aux alentours de 1920. Les seconds, arrivés pour la plupart de 1880 à 1930, se sont facilement adaptés à l'économie de ressources de la province.

La Colombie-Britannique compte aujourd'hui 2 544 400 habitants, concentrés surtout au sud de la côte, dans la région de Vancouver et de Victoria (capitale de la province, située dans l'île de Vancouver) ainsi que dans la

vallée du cours moyen du Fraser (à l'est de Vancouver) et dans la vallée de l'Okanagan, à l'intérieur des terres. Les régions métropolitaines de Vancouver et de Victoria réunissent, à elles seules, près de 60 p. cent de la population.

La répartition démographique reflète, dans une large mesure, les réalités géographiques (relief et conditions climatiques) de la province. La Colombie-Britannique est, en fait, un immense massif montagneux dont 90 p. cent des terres ne sont pas cultivables. Les terres agricoles n'occupent que 5 p. cent de la superficie totale et sont nichées entre les chaînes de montagnes. Au sud, elles s'étendent vers l'est du delta du Fraser; au centre, elles sont disséminées sur les quelque 800 km du plateau intérieur; au nord-est, enfin, elles occupent un petit coin de la grande plaine centrale de l'Amérique du Nord. Les principales chaînes de montagnes sont la Chaîne côtière, qui s'étire vers le nord-ouest sur une largeur moyenne de 160 km, et les Rocheuses proprement dites, qui séparent la Colombie de l'Alberta. La côte jouit d'un climat maritime caractérisé par des températures douces et d'abondantes précipitations, tandis que l'intérieur jouit d'un climat plutôt continental.

Si ce sont les fourrures, le poisson et l'or qui ont attiré les premiers immigrants, c'est bel et bien l'exploitation

forestière qui a soutenu le développement économique. La Colombie-Britannique possède plus de 520 000 km² de forêts, (55 p. cent de sa superficie). L'industrie forestière prit son essor avec l'achèvement du chemin de fer Canadien Pacifique en 1885 et n'a cessé de progresser depuis. On estime qu'aujourd'hui elle est à la source de la moitié environ du total des revenus des habitants de la province.

En 1978, dix des onze sociétés qui œuvrent dans l'exploitation forestière, industrie de 4,5 milliards de dollars, ont enregistré des profits record. Dans le Canada tout entier, d'ailleurs, les sociétés papetières et forestières ont connu cette année-là la plus forte hausse de profits (impôt déduit) de tout le secteur manufacturier. Les principaux marchés d'exportation du bois de construction et des produits des pâtes et papiers sont les États-Unis (55 p. cent des exportations), la Communauté européenne (25 p. cent) et le Japon (10 p. cent). Les industries forestières et papetières emploient quelque 85 000 personnes, soit 9 p. cent de la population active occupée. Les forêts renferment plus de 7,9 milliards de mètres cubes de bois de construction de qualité marchande, provenant à 97 p. cent d'espèces résineuses, en particulier la pruche, l'épinière, le sapin blanc, le cyprès, le cèdre rouge et le sapin de Douglas.

Pour ainsi dire, toutes les terres boisées appartiennent au gouvernement provincial ou sont administrées par lui. Bon nombre des grands journaux du monde sont imprimés sur du papier de la Colombie-Britannique.

En Colombie-Britannique, la Cordillère canadienne regorge de minéraux de toutes sortes et est devenue le centre d'une industrie prospère. La valeur des minéraux produits depuis l'avènement de cette industrie dépasse aujourd'hui 15 milliards de dollars, dont 1,8 milliard pour la seule année 1978. Les quatre principaux métaux sont, par ordre d'importance, le cuivre, le molybdène, le zinc et le plomb; ils représentent plus de 40 p. cent de la valeur totale de la production minérale de la province. Malgré les fluctuations du marché, la valeur des minéraux extraits s'est accrue à un taux annuel moyen de 15 p. cent. On produit également du pétrole et du gaz naturel dans le nord-est, où les réserves connues sont évaluées à 20,3 millions de mètres cubes pour le pétrole brut et à 190 milliards de mètres cubes pour le gaz naturel.

L'agriculture de la Colombie-Britannique apparaît comme un véritable microcosme de l'agriculture canadienne. Elle est très diversifiée: élevage de la vache laitière, du bétail de boucherie, de la volaille; culture des arbres fruitiers, des légumes, des fruits (raisin en particulier), des plantes à bulbes et

des arbustes ornementaux. Outre ces entreprises spécialisées, la province compte de nombreuses fermes associant élevage et culture. Limitée à 5 p. cent de la superficie totale des terres, l'agriculture réussit à occuper le quatrième rang dans l'économie de la province, derrière l'industrie forestière, les mines et le tourisme, avec des rentrées en espèces évaluées à 555 millions de dollars en 1978. Les secteurs les plus importants de l'économie agricole de la province sont l'industrie laitière et l'élevage.

En 1977, l'extension de la zone de pêche canadienne à 200 milles des côtes a largement favorisé l'industrie de la pêche de la Colombie-Britannique qui était déjà la plus prospère du pays. La valeur de gros des produits de la pêche dépasse aujourd'hui 300 millions de dollars. Plus de vingt espèces de poissons et d'animaux marins sont capturées au large des côtes, mais le saumon est, de loin, la prise la plus importante puisqu'il représente plus de 60 p. cent de la valeur au débarquement et de la valeur de gros de toute la production de pêche. Le hareng œuvé vient au deuxième rang. La Colombie-Britannique compte environ 12 000 pêcheurs travaillant sur quelque 6 000 bateaux et secondés par des équipes de terre regroupant encore 6 000 autres travailleurs.

Les pêcheries côtières ont pendant longtemps été exploitées sans retenue,

en particulier par les grandes flottes étrangères. Mais l'industrie a connu récemment un formidable essor, grâce notamment à la nouvelle limite de 200 milles, à de judicieux programmes de conservation et à une augmentation sensible de la consommation.

La Colombie-Britannique tire plus de 90 p. cent de son électricité de l'énergie hydro-électrique (le pourcentage correspondant pour l'ensemble du Canada est de 70 p. cent). Son climat humide et son relief montagneux lui procurent de l'eau douce en abondance. On a érigé de gigantesques murs de béton et créé d'immenses lacs artificiels pour exploiter le potentiel des eaux tumultueuses de la rivière de la Paix et des fleuves Fraser et Columbia. (Selon les estimations, le potentiel hydro-électrique total excéderait 19 millions de kilowatts.) On se sert également du charbon, du pétrole et du gaz naturel pour produire de l'électricité. Récemment, la hausse de la consommation et l'escalade des prix ont incité le gouvernement et le secteur privé à mettre en œuvre des programmes de conservation de l'énergie et d'exploitation des sources d'énergie renouvelables, notamment des déchets du bois (ou biomasse).

Comme on peut s'y attendre, l'industrie secondaire s'est en grande partie développée à partir des ressources dont dispose la province: industries des produits forestiers, des

métaux non ferreux raffinés, des produits de la pêche, traitement des produits agricoles. Comme dans le reste du pays, il y a eu concertation des efforts pour accroître la part de l'industrie secondaire dans l'économie. C'est ainsi que les industries qui fabriquent du matériel de transport (en particulier des bateaux et des camions), des produits chimiques (engrais), des machines (pour l'exploitation forestière et minière) et des produits en métal ont toutes connu une croissance enviable ces dernières années. Le secteur manufacturier emploie environ 150 000 personnes, concentrées, pour la plupart, dans les deux principaux centres d'activité du secteur secondaire, soit, par ordre d'importance, la région de Vancouver-New Westminster et l'île de Vancouver.

Le transport des biens vers les grands centres du sud et vers les marchés de l'est et des pays étrangers s'effectue surtout par route et par rail. La Colombie-Britannique compte 52 000 km de routes et 7 300 km de voies ferrées, dont beaucoup convergent à Vancouver, métropole de la province et port le plus achalandé des Amériques sur la côte du Pacifique. On y manutentionne chaque année 43,5 millions de tonnes métriques de biens et de nombreuses exportations en partent par bateau: potasse, soufre, charbon, céréales, produits forestiers et concentrés minéraux principalement.

L'activité commerciale de la Colombie-Britannique est conditionnée, dans une large mesure, par sa situation sur la côte du Pacifique. Ses deux principaux partenaires commerciaux sont le Japon et les États-Unis, tant pour les exportations que pour les importations. Aux premiers rangs des exportations viennent le bois de construction, la pâte de bois, le papier journal, le pétrole brut, le gaz naturel et les métaux non ferreux raffinés. Le matériel d'exploitation forestière est surtout expédié vers les États-Unis et les matières premières, vers le Japon. D'autres pays du Pacifique, comme l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Malaisie, Singapour et la Thaïlande, offrent de bons débouchés pour le poisson, les produits forestiers et le matériel d'exploitation forestière de la Colombie-Britannique. Pour ce qui est de ses importations, près de 55 p. cent proviennent des États-Unis et consistent principalement en produits manufacturés.

La Colombie-Britannique est entrée dans la Confédération canadienne en 1871, quatre ans après l'institution du dominion du Canada par l'Acte de l'Amérique du Nord britannique. Aux termes de l'Acte, les questions d'intérêt national, comme la défense et le commerce, relèvent de la compétence fédérale. Mais les provinces exercent leur juridiction exclusive dans 16

domaines spécifiques comme l'éducation, les droits civils et la propriété. Les citoyens de la Colombie-Britannique sont représentés, à l'échelon fédéral, par 28 députés et six sénateurs, et à l'échelon provincial par les 55 membres de leur Assemblée législative. L'administration provinciale se compose de trois secteurs: législatif, exécutif et judiciaire. Le Conseil exécutif, formé du premier ministre et de son cabinet, établit la politique gouvernementale et est responsable devant l'Assemblée législative, dont les membres sont élus pour une période de cinq ans au plus.

La province a eu toutes sortes de gouvernements, depuis l'époque de l'excentrique Amor de Cosmos jusqu'à celle (août 1952) où W.A.C. Bennett a pris le pouvoir à la tête du parti du Crédit social pour vingt ans. Introduit en Alberta par le fougueux «Bible» Bill Aberhart, le Crédit social était fondé sur les théories monétaires anticonformistes du major Douglas, fondateur du mouvement en Angleterre.

Le premier ministre Bennett ne s'est toutefois jamais complu dans les théories fiscales du Crédit social. Il a plutôt gouverné avec pragmatisme, construisant de vastes réseaux routiers et ferroviaires et deux des plus grandes installations hydro-électriques de l'Amérique du Nord. Son gouvernement, à qui la province doit, entre autres, son régime d'assurance-hospi-

talisation, administrait son propre réseau électrique, ses propres chemins de fer et sa propre flottille de traversiers.

Le gouvernement Bennett fut remplacé par un gouvernement du Nouveau Parti démocratique, parti ayant une idéologie sociale-démocrate, dirigé par Dave Barrett. Au pouvoir de 1972 à 1975, ce parti a adopté une politique sociale dans divers domaines: services de santé, sécurité de la vieillesse, assurance-automobile et logement. La Colombie-Britannique lui doit également son *Land Commission Act*, loi votée pour empêcher l'utilisation sans restriction de terres particulièrement propices à l'agriculture à des fins autres qu'agricoles et encourager l'agriculture familiale et la conservation des ressources.

Le gouvernement actuel, formé une fois de plus par les créditistes, s'est employé à assurer une bonne gestion financière. En 1978, le produit intérieur brut de la province s'est chiffré à 25,413 millions de dollars. La croissance économique fut, cette année-là, de 4,2 p. cent par rapport à l'année précédente, taux que seule l'Alberta, province en plein essor pétrolier, parvint à dépasser.

Avec ses bûcherons, mineurs, pêcheurs, fermiers et autres travailleurs, la Colombie-Britannique a une population active de 1 109 000 personnes. Certains de ces travailleurs appartiennent à des associations qui

s'inscrivent dans la longue tradition syndicale de la côte ouest, tradition qui remonte aux premières associations de mineurs de charbon et qui a donné naissance aux grands syndicats modernes, ceux des Travailleurs du bois, des Pêcheurs, des Mineurs unis, etc. Hérité de la Grande-Bretagne, le syndicalisme a joué un rôle important dans l'édification de cette société industrielle moderne qui s'épanouit sur les bords du Pacifique.

Le modernisme de la Colombie-Britannique transparait également dans son enseignement public. La population scolaire s'élève à plus d'un demi-million d'élèves aux niveaux primaire et secondaire, et 90 000 étudiants fréquentent à temps plein ou partiel trois universités et une vingtaine de collèges communautaires et d'écoles de formation professionnelle. Perchée sur une hauteur à proximité de Vancouver, l'Université Simon Fraser, œuvre de l'architecte de Vancouver Arthur Erickson, est une véritable merveille d'architecture moderne. Elle s'harmonise parfaitement à son magnifique décor et symbolise, par son ouverture au milieu naturel et à l'avenir, le caractère particulier de la Colombie-Britannique.

Cette province qui a vu naître Erickson a aussi donné le jour à de nombreux artistes. C'est ainsi que le peintre Emily Carr (1871-1945) fut l'un des plus grands paysagistes et écrivains de son

temps. Solitaire et excentrique, elle a transposé sur la toile la majesté et le mystère des grandes forêts du Pacifique et chanté les louanges des premiers artistes et artisans de la région, les Indiens de la côte, en peignant leurs grands mâts totémiques. Et ce n'est sans doute pas par hasard que la Colombie-Britannique ait vu naître l'influent magazine littéraire *Canadian Literature*, qu'on peut considérer à la fois comme une chronique et un organe du renouveau extraordinaire qu'a connu la littérature canadienne au cours des deux dernières décennies.

Une renaissance se manifeste d'ailleurs dans d'autres formes d'art que la littérature. C'est ainsi que la ville de Vancouver possède non seulement un orchestre symphonique mais qu'elle s'ennorgueillit d'être l'hôte de la Compagnie de danse d'Anna Wyman (au premier pian de la danse d'avant-garde) et du Vancouver Playhouse. De plus, trois grands noms d'artistes de Colombie-Britannique sont devenus aujourd'hui des symboles d'excellence dans leur domaine: ceux du compositeur Murray Schafer, de l'auteur dramatique George Ryga et du peintre Jack Shadbolt.

La Colombie-Britannique, enfin, a aussi la réputation d'avoir fait des loisirs un art. Elle s'y prêtait sans doute puisque l'on peut y pratiquer la chasse

LIBRARY E A / BIBLIOTHÈQUE A E



3 5036 01007324 8

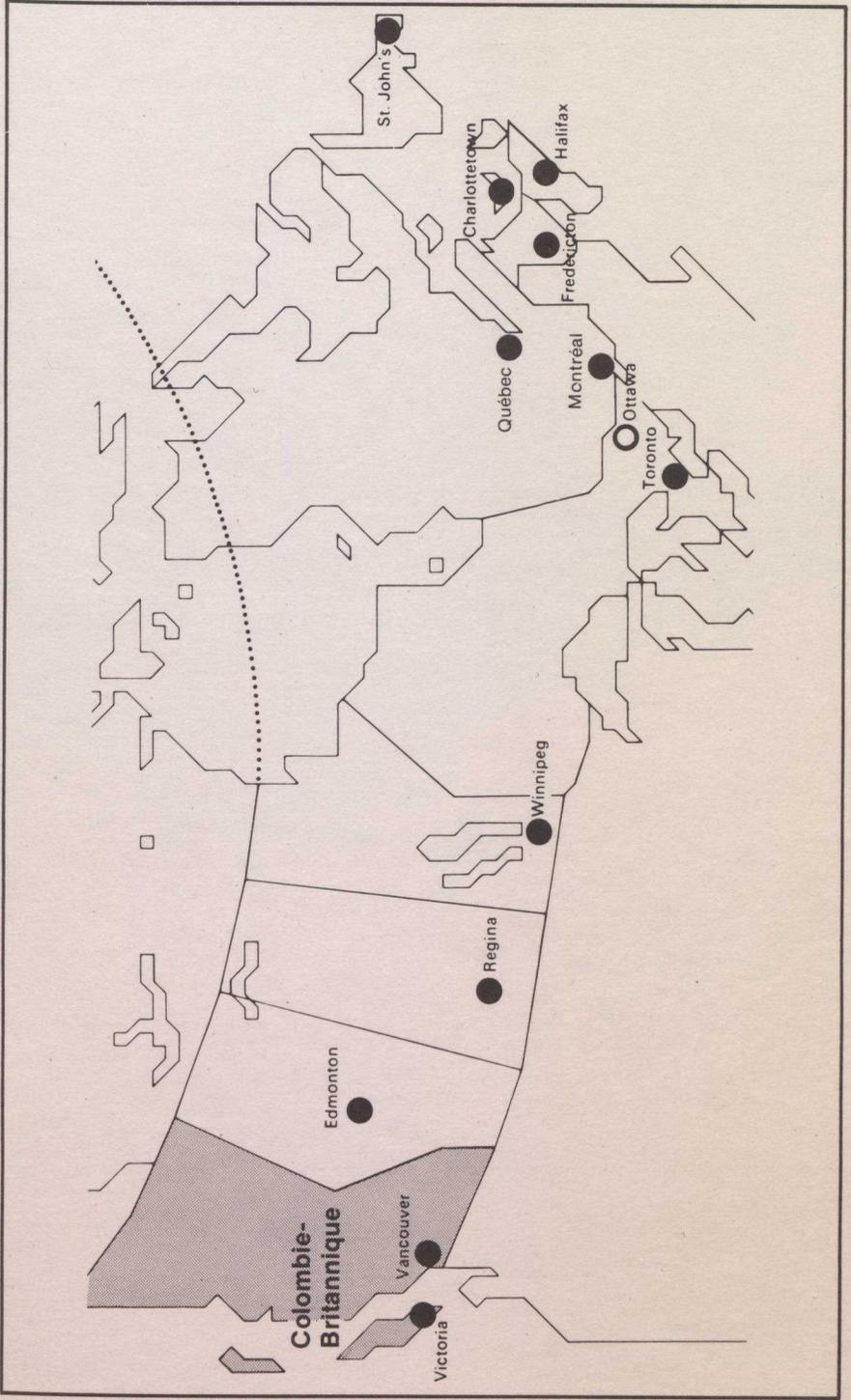
et la pêche, y faire des excursions et de l'alpinisme, de la navigation et du canotage, du ski alpin ou du ski de randonnée. Et n'oublions pas que cette province qui compte près de 350 parcs provinciaux offre également un grand choix de musées.

* * *

C'est le 7 novembre 1885 que Donald Smith planta en plein cœur des Rocheuses le dernier crampon d'attache du chemin de fer Canadien Pacifique. Pour souligner l'événement, Smith baptisa l'endroit du nom de Craigellachie qui, en gaélique, signifie «espoir et succès»: voilà qui résume très bien l'histoire de la Colombie-Britannique!



60984 81800





Affaires extérieures
Canada

External Affairs
Canada