

Création de la Canadian Pacific Railway Company À Montréal, le 16 février 1881

Gilles Boileau

Volume 2, numéro 1, juin 1996

Montréal... l'histoire oubliée

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/71376ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Éditions Histoire Québec
La Fédération Histoire Québec

ISSN

1201-4710 (imprimé)
1923-2101 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Boileau, G. (1996). Création de la Canadian Pacific Railway Company : à Montréal, le 16 février 1881. *Histoire Québec*, 2(1), 18–20.

Création de la Canadian Pacific Railway Company

PAR GILLES BOILEAU, GÉOGRAPHE

L'histoire de l'Amérique du Nord est intimement liée à celle des communications et à celle des chemins de fer en particulier qui ont souvent été à l'origine de ses premières grandes périodes de développement général ou même régional. Aux États-Unis, l'*Union Pacific* et l'*Illinois Central* ont effectué leur jonction en mai 1869 au nord du Grand Lac Salé. Au Canada, c'est le 4 juillet 1886 que le *Pacific Express*, parti de Montréal six jours plus tôt, est arrivé à Port Moody, à quelques kilomètres à l'est de Vancouver. Un tel exploit couronnait les efforts soutenus de la *Canadian Pacific Railway Company*, officiellement constituée en société le 16 février 1881, à Montréal.

Les raisons qui ont rendu nécessaire la construction d'une première ligne de chemin de fer transcanadienne ont primé sur les obstacles, en dépit pourtant

du poids et du nombre de ces derniers. C'est avant tout le rattachement de la Colombie britannique et du Manitoba à la Confédération canadienne, en 1870 et 1871 respectivement, qui a justifié la mise en oeuvre d'un vaste chantier qui devait durer cinq ans.

Sans ce chantier, la mise en valeur de la grande prairie canadienne serait longtemps demeurée hypothétique, sans compter que l'avènement du rail a permis de contrer les visées expansionnistes des États-Unis qui voyaient avec un oeil d'envie ces immenses espaces vides à leur portée.

Pour leur part, les obstacles étaient de taille: l'immensité du territoire et la présence des Rocheuses en particulier, mais aussi la rigueur du climat et la nature difficile du terrain sur les solitudes du Bouclier canadien, au nord du lac Supérieur.

Mais le chemin de fer, depuis son apparition en Amérique du Nord — la première ligne avait été inaugurée à Philadelphie en 1831, deux ans après l'importation d'Angleterre d'une première locomotive — était destiné à devenir un instrument de conquête et de développement.

L'État s'était engagé à faire commencer dans les deux années suivant le regroupement des premières provinces... «*La construction d'un chemin de fer pour relier la côte maritime de la Colombie Britannique au réseau des chemins de fer canadiens*». Ces promesses ne furent pas faciles à tenir. Après maints déboires dont le scandale du Pacifique en 1873, le gouvernement tenta de se faire lui-même entrepreneur, en commençant par relier le lac Supérieur à Winnipeg. À leur retour au pouvoir en 1879, Sir John A. Macdonald et ses conservateurs cherchèrent de nouveau un organisme pour assurer la construction et le parachèvement du chemin de fer promis.

C'est à la *Canadian Pacific Railway* que l'on confia alors ce mandat qui revêtait presque la dimension d'un objectif de politique nationale. Parmi les pionniers de la nouvelle société on retrouvait George Stephen, président de la Banque de Montréal et premier président du Canadien Pacifique, R.-B. Angus, directeur de la même



banque, D.-J. McIntyre, directeur de la Canada Central Railway, James-J. Hill, futur président de la Great Northern Railway et Donald Smith, actionnaire de la Compagnie de la Baie d'Hudson. On voit assez bien d'où pouvait venir au moins une partie des capitaux et par quels canaux ils passaient. Trois importantes maisons de courtage participaient aussi à l'aventure.

William Cornelius Van Horne, ci-devant à l'emploi de la Chicago, Milwaukee & Saint-Paul Railroad, fut embauché par la compagnie le 1^{er} janvier 1882 à titre de directeur général. Aussitôt en poste, Van Horne amorça la construction du grand chemin de fer transcontinental en trois sections: du lac Nipissing à Fort-William, de Winnipeg aux Rocheuses et enfin des Rocheuses au Pacifique. Le gouvernement demeurerait responsable de la construction du tronçon compris entre le lac Supérieur et Winnipeg.

Après plus de trois ans de difficultés majeures, le dernier crampon fut enfoncé le 7 novembre 1885, dans la gorge Eagle, dans le sud de la Colombie britannique. Le service-voyageurs régulier fut inauguré, au départ de Montréal, le 28 juin suivant. La traversée des Rocheuses demeura difficile et même dangereuse jusqu'en 1909, alors que la percée de deux tunnels hélicoïdaux solutionna le problème de la Grande Pente du «Cheval-qui-Rue», entre Field et Banff.

Pour aider et encourager la nouvelle société dans son entreprise, le gouvernement, suivant en cela l'exemple donné par les États-Unis dans leur politique de colonisation, consentit deux grands avantages à la compagnie. Le Canadien Pacifique reçut donc un octroi de \$ 25 millions d'acres de terre, afin de favoriser l'établissement de colons sur les grandes terres inoccupées de la prairie canadienne dont on savait déjà la grande valeur agricole. La compagnie devenait alors agent foncier. Non seulement devait-elle vendre ses propres terres, mais elle devait aussi

disposer de celles de l'État. Quoi qu'il en soit, on reconnut bien vite l'excellente qualité de cette terre de céréales et entre 1902 et 1907 seulement la compagnie en vendit environ sept millions d'acres, toutes bien situées de part et d'autre de la voie ferrée, dans un couloir de 80 kilomètres de large.



La voie ferrée du C.P.R. traversant les prairies.
Photographie de Gilles Boileau

Au total, un cinquième des terres concédées dans la prairie le furent au bénéfice du Canadien Pacifique.

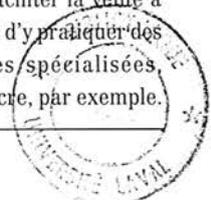
Ne pouvant combler les nouveaux territoires qui allaient s'ouvrir en s'alimentant uniquement au bassin de population nord-américain, il fallut avoir recours à l'immigration européenne et à celle en provenance des États-Unis où les terres libres devenaient de plus en plus rares. C'est ainsi qu'à compter de 1901, le Canadien Pacifique vendit sans cesse davantage de terres aux Américains par l'intermédiaire souvent de grandes sociétés foncières à la compétence reconnue et dont les aires de recrutement couvraient surtout le Middle West où les aspirants colons étaient nombreux. Mais pour peupler ses terres d'abord et profiter par la suite d'un trafic soutenu de marchandises, la compagnie se lança dans une vaste campagne de recrutement en Europe. Un agent général de l'émigration y fut même nommé dès 1881, avec siège à Londres. En cette même année les candidats à l'émigration pouvaient se faire une idée de leur éventuel pays

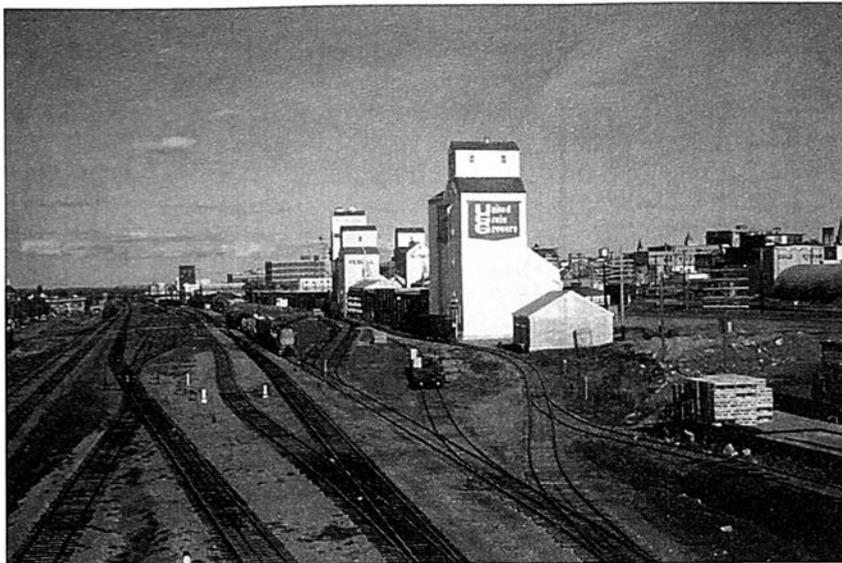
d'adoption en parcourant une brochure intitulée «The Great Prairie Provinces of Manitoba and the Northwest Territories».

Coïncidant avec la période de construction de la ligne principale entre Winnipeg et les Rocheuses, 430 000 immigrants arrivèrent au pays entre 1882 et 1885. On venait isolément mais aussi en groupe, dans une émigration organisée et dirigée par la compagnie elle-même. C'est dans ce contexte que se sont formées plusieurs colonies ethniques: des Hongrois près de Whitewood, des Allemands à Langenberg, des Islandais à Gimli et plusieurs villages canadiens-français ont aussi surgi tout autour de Fort Edmonton. 1909-1915 fut une période heureuse pour le Canadien Pacifique. De

bonnes conditions climatiques permirent d'excellentes récoltes de blé, d'autant plus que les fermiers venaient de découvrir la grande valeur de la jachère. Avec l'achat de deux compagnies de transport maritime, peu après 1900, la compagnie acquérait encore plus de puissance. Sans doute transporta-t-elle ainsi sur ses navires et sur ses trains une large fraction des 2 900 000 immigrants entrés au Canada entre 1901 et 1915. En réalité, céréales et immigrants allaient faire sa fortune et assurer une période de grande activité au port de Montréal.

Logique avec elle-même, la compagnie entreprit, au tournant du siècle, un vaste programme de travaux d'irrigation sur un bloc de terres qui lui avaient été concédées par l'État le long de la ligne principale, entre Medicine Hat et Calgary. Comprises dans le *dry belt*, ces terres n'avaient guère suscité d'intérêt jusque là. L'irrigation allait donc conférer une plus-value indéniable et en faciliter la vente à des agriculteurs désireux d'y pratiquer des cultures commerciales spécialisées comme la betterave à sucre, par exemple.





Échangeur ferroviaire et élévateurs à grain près de Winnipeg.
Photographie de Gilles Boileau.

Les travaux d'irrigation menés par la Compagnie ou par la *Canadian Pacific Irrigation & Colonization Company* dans le sud de l'Alberta s'inscrivaient dans la tradition d'irrigation déjà établie par les Mormons. Ils eurent pour résultat évident de transformer en terre à culture quelques millions d'acres jugés jusque là sans valeur agricole particulière.

Au fur et à mesure que se déroulait le long ruban d'acier, il devenait nécessaire de répartir tout au long du parcours des postes d'entretien qui éventuellement deviendraient des centres de peuplement importants, après n'avoir été bien souvent que de simples haltes de chemin de fer. Compte tenu du rayon d'action ou du degré d'autonomie des locomotives de l'époque, c'est à tous les 200 kilomètres que furent localisés les points d'entretien et de vérification du matériel roulant. Entre Winnipeg et les Rocheuses, Brandon, Broadview, Moose Jaw, Swift Current, Medicine Hat et Calgary sont issues, à des degrés divers, du chemin de fer. Il en fut de même pour North Bay, Sudbury, Chapleau, Schreiber, Thunder Bay et Kenora dans la partie nord-ontarienne de la ligne principale. Par ailleurs, les fonctions portuaires de Thunder Bay, de Montréal, de Vancouver et de Saint-Jean, sont toujours liées, plus ou moins, aux activités du chemin de fer.

Le soulèvement de Louis Riel et des Métis, au printemps de 1885, profita indirectement à la compagnie qui transporta, d'Ottawa à Winnipeg, les militaires chargés d'apaiser la rébellion. En assurant ainsi le transport des troupes, le Canadien Pacifique prouvait ainsi l'utilité et la valeur stratégique du chemin de fer sans lequel les militaires ne seraient jamais parvenus à temps à Batoche. Il n'en fallait pas moins pour que le Cabinet Macdonald accorde à la compagnie les crédits lui permettant de se tirer de sa mauvaise situation financière d'alors et de compléter tel que prévu le parcours choisi.

Avec les années, le Canadien Pacifique s'est taillé un véritable empire dans l'Ouest canadien. De la rivière Rouge au Pacifique, il fut longtemps roi et maître.

Un réseau bien articulé a sillonné le triangle «Edmonton-Lethbridge-Winnipeg», complété en cela par quelques lignes judicieusement choisies en Colombie britannique où le complexe métallurgique de Trail (Cominco), l'exploitation de riches gisements de charbon (Fording Coal) et de grands domaines forestiers (Pacific Logging) en firent une puissance industrielle et économique redoutée.

Constituée en société le 16 février 1881 pour construire et exploiter un chemin de fer transcontinental, le Canadien Pacifique demeure l'un des grands pionniers de l'Ouest canadien. Avec le temps ses activités se sont diversifiées et on peut dire de la compagnie qu'elle fut l'un des grands agents de développement du Canada. Les ressources qu'elle a exploitées et qu'elle exploite toujours et dont elle a assuré ou assure encore le transport en sont la preuve évidente: céréales, charbon, potasse, soufre, minerai de cuivre, nickel, fer et produits forestiers entre autres. En examinant les points de destination de toutes ces richesses, on en vient parfois à se demander si ces ressources, ainsi exploitées, rapportent autant au pays qu'à la compagnie elle-même. Quoi qu'il en soit, il faut reconnaître que le Canadien Pacifique a été l'élément moteur du développement de l'Ouest. Il a provoqué en grande partie la mise en valeur des grands espaces, en a assuré le peuplement et l'exploitation des ressources tout comme il a participé au développement urbain et industriel. Sans compter que fidèle à son mandat, il a assuré, à sa façon, un lien permanent et solide entre le Canada de l'est et celui de l'ouest.

DANS NOTRE PROCHAIN NUMÉRO

LES MOULINS DU QUÉBEC

disponible le 1^{er} décembre 1996