

LES CHEMINS DE FER AU CŒUR DE LA CONSTITUTION CANADIENNE

La communauté mohawk de Tyendinaga bloque depuis la circulation des trains de passagers et de marchandises entre Toronto et Montréal depuis le 5 février. Un autre blocage des voies ferrées à New Hazelton a forcé la fermeture du port de Prince Rupert en Colombie-Britannique. Les blocages en solidarité aux Wet'suwet'en se multiplient depuis à travers le « Canada » : des campements ont été installés sur les rails ou à leurs abords à Kahnawà:ke, Listuguj, Halifax/K'jipuktuk, Diamond, entre autres.

L'impact économique et politique de ces blocages met en lumière le rôle central de l'extractivisme et des infrastructures ferroviaires dans l'économie canadienne, mais ces blocages soulèvent également le rapport structurel entre le transport des marchandises et le colonialisme canadien. D'une actualité frappante, l'histoire du développement du réseau de chemins de fer permet d'illustrer la façon dont s'imbriquent l'industrialisation, l'unification de la nation canadienne, le droit canadien, le colonialisme et la violence d'État.

Durant la seconde moitié du 19^e siècle, les projets de chemin de fer reliant différents points des colonies nord-américaines se multiplient. Dans cette première phase du capitalisme financier, entrepreneurs et hommes d'affaires investissent des sommes colossales dans l'établissement de nouvelles lignes, appuyés par des subventions gouvernementales tout aussi importantes. Les villes connectées deviennent des artères économiques stratégiques, et les chemins de fer contribuent largement à leur industrialisation, en plus de créer des nouveaux besoins en bois, mazout, fer et acier. Les chemins de fer permettent d'atteindre des régions inaccessibles au réseau navigable et — assurant le transport de colons, de marchandises et de milices forces armées — ils deviennent rapidement un dispositif majeur de la colonisation de l'arrière-pays.

Bien plus qu'un simple outil économique, le réseau ferroviaire est au cœur de la Confédération et joue un rôle clé pour le nationalisme canadien. La construction de l'Intercolonial Railway, reliant le Canada-Uni aux provinces maritimes, est posée comme condition à la signature de l'Acte constitutionnel de 1867. La Colombie-Britannique se joint ensuite à la confédération en 1871, suite à la promesse du premier ministre John A. McDonald de construire le Canadian Pacifique Railway (CP) qui allait relier les provinces de l'Est aux provinces de l'Ouest. Le projet du Canadian

Pacifique devient ainsi un acteur majeur de l'unification symbolique et matérielle du Canada, autant symboliquement que matériellement. Le gouvernement opte pour un trajet qui évite de franchir la frontière américaine, traversant les territoires appartenant à la Hudson Bay Company, jusqu'alors peu colonisés et habités par de nombreuses Premières nations et communautés métisses. Largement subventionnée, la construction du CP est entachée par des scandales de corruption qui forceront le gouvernement de McDonald à démissionner en 1873.

En parallèle au CP, une multitude de chemins de fer aux tracés moins ambitieux voient le jour, encore une fois subventionnés par le gouvernement et ratissant les territoires des Premières nations. L'engouement spéculatif est tel que peu de projets sont réellement rentables et une grande partie se retrouve au bord de la faillite suivant la Première Guerre mondiale. Plusieurs lignes sont alors rachetées et nationalisées par le gouvernement qui les amalgamera pour créer le Canadian National Railway (CN).