

# L'EXPANSION URBAINE DANS LES PRAIRIES 1870-1930

Alan F.J. Artibise

LA SOCIÉTÉ HISTORIQUE DU CANADA



BROCHURE HISTORIQUE N° 34

# **L'EXPANSION URBAINE DANS LES PRAIRIES 1870-1930**

**Alan F.J. Artibise**

**Département d'histoire  
University of Victoria**

**Traduction française de Jean-Pierre Asselin**

ISBN 0-88798-219-0 *Brochures historiques*  
ISSN 0700-6950 *Brochures historiques*  
(imprimé)  
ISSN 1715-8613 *Brochures historiques* (En  
ligne)

**LA SOCIÉTÉ HISTORIQUE DU CANADA  
BROCHURE HISTORIQUE N° 34  
OTTAWA, 1981**

## ALAN F.J. ARTIBISE

L'auteur est professeur agrégé d'histoire à l'University of Victoria. Diplômé des universités du Manitoba et de la Colombie-Britannique, M. Artibise a enseigné au Cariboo College de Kamloops, Colombie-Britannique; en 1975-1976, il était rattaché au Musée national de l'homme, à Ottawa, à titre de spécialiste en histoire de l'Ouest canadien. Il est l'auteur de plusieurs volumes sur Winnipeg, dont *Winnipeg in Maps/Winnipeg par les cartes, 1816-1972* (Ottawa, 1975); *Winnipeg: A Social History of Urban Growth, 1874-1914* (Montréal, 1975); *Winnipeg: An Illustrated History* (Toronto, 1977); *Gateway City: Documents on the City of Winnipeg* (Winnipeg, 1979). Il a dirigé, en collaboration avec Gilbert A. Stelter, la publication de *The Canadian City: Essays in Urban History* (Toronto, 1977) et de *The Usable Urban Past: Planning and Politics in the Modern Canadian City* (Toronto, 1979); il dirige aussi la publication d'un ouvrage à paraître en 1981: *Town and City: Aspects of Western Canadian Urban Development*. M. Artibise est rédacteur de la *Revue d'histoire urbaine/Urban History Review*, et directeur général de *History of Canadian Cities Series*. Il fait également partie des comités de rédaction du *Journal of Urban History* et du *Historical Atlas of Canada*.

DROITS RÉSERVÉS PAR LA SOCIÉTÉ HISTORIQUE  
DU CANADA  
AUX SOINS DES ARCHIVES PUBLIQUES DU CANADA  
OTTAWA, 1981

IMPRIMÉ PAR  
LA RENAISSANCE, INC.  
SAINTE-FOY, QUÉBEC

## L'EXPANSION URBAINE DANS LES PRAIRIES 1870-1930

### *Introduction: La dimension urbaine de l'histoire des Prairies*

Au cours de la dernière décennie, le domaine de l'histoire des villes canadiennes s'est accru d'une façon spectaculaire. De nombreuses raisons expliquent ce phénomène, et plusieurs spécialistes les ont étudiées d'assez près. Cependant, on doit noter qu'en dépit de cet intérêt croissant, ce secteur reste encore largement inexploré. Il y a de multiples carences dans le champ de nos connaissances relatives aux régions, aux thèmes ou aux périodes. Ces carences sont particulièrement frappantes en ce qui concerne l'Ouest, et le besoin se fait sentir d'une évaluation de la dimension urbaine dans l'histoire des Prairies. Les comptes rendus récents faisant état des travaux portant sur l'histoire de l'Ouest canadien indiquent que les études urbaines n'ont pas encore atteint le niveau des études historiques dans les domaines politique, ethnique, anthropologique ou ouvrier. L'une des principales raisons en est que, contrairement à ce qui se passe dans ces secteurs de recherche, les études se rapportant à l'histoire des villes commencent le plus souvent par situer celles-ci sur un plan local ou sous l'angle de l'histoire locale; malheureusement, elles attirent rarement, de ce fait, l'attention des spécialistes. Beaucoup d'études portant sur les petites et grandes villes de l'Ouest se contentent de raconter les événements locaux, tout en mettant l'accent sur l'importance et le caractère exceptionnel des réalisations communautaires. Souvent écrits à l'occasion d'un anniversaire, ces volumes, de lecture agréable, ne vont pas au-delà de la simple chronique. Leur auteurs soulèvent rarement des questions pertinentes sur le processus d'urbanisation, se contentant de raconter la vie des premiers habitants et d'établir des liens avec un passé glorieux. Loin de nous l'idée d'insinuer que ces ouvrages ne sont d'aucune utilité pour reconstituer la trame historique; bien au contraire, ils le sont. Les «antiquaires» prennent pour acquis, en commençant leurs travaux, que telle ou telle ville a une personnalité propre, et c'est une tradition qui a encore sa valeur. De même ces études sont en elles-mêmes de précieuses sources de renseignements. Elles fournissent un aperçu des événements passés et constituent un point de départ solide pour une étude subséquente. Tout historien de profession qui s'intéresse à une localité donnée possède un avantage incontestable s'il a en main l'une ou l'autre de ces publications préparées par un comité d'anniversaire ou par d'autres groupes ou individus.

Nonobstant leur valeur, ces travaux, pour la plupart, ne dépassent pas l'échelon «paroissial». À une époque où le but de l'histoire n'est plus de glorifier le passé, mais d'aider une société donnée à se mieux connaître, le besoin se fait sentir de recourir à de nouvelles méthodes, plus complexes où l'accent est mis sur une analyse et une interprétation plus poussées des événements historiques, sur une recherche approfondie des causes et du processus qui ont présidé aux changements sociaux, sur un examen des relations qui existent entre les nombreuses facettes du vécu humain

(politique, économique, social, démographique et spatial) et sur l'utilisation d'instruments et de concepts appropriés mis au point par les sciences sociales. En plus, l'historien des milieux urbains doit se pencher sur le processus de l'urbanisation, lequel s'applique à une multitude d'agglomérations, non seulement à l'intérieur d'un même pays mais de par toute la face du globe. Le défi à relever consiste à rattacher ce processus complexe au vécu spécifique de villes déterminées, à utiliser le caractère particulier d'une ville pour illustrer les caractéristiques générales du processus, et *vice-versa*. Les spécialistes de l'histoire urbaine doivent aborder une ville, petite ou grande, et exposer sa situation actuelle en tenant compte des facteurs historiques qui l'ont amenée à être ce qu'elle est; ce faisant, ils fourniront un barème qui permettra de comprendre le cheminement des individus dans leurs tentatives d'organiser leur vie et de participer aux décisions qui donnent à une localité en particulier un style, une forme et une direction. C'est de cette façon que l'histoire locale cesse d'être «paroissiale» et qu'elle s'inscrit dans le cadre d'une histoire plus vaste.

Touchant l'Ouest canadien, l'étude de l'expansion urbaine sert à des fins diverses. Non seulement elle élargit notre connaissance du processus général d'urbanisation, mais elle augmente notre compréhension de la complexité de l'expansion régionale. La zone urbaine a constitué un des éléments vitaux du progrès dans l'Ouest canadien. Les agglomérations urbaines ont introduit un élément dynamique et stimulant dans la région, et elles ont joué un rôle déterminant dans la transformation d'une immense étendue parsemée de comptoirs de traite en une région peuplée et bien structurée. Au cours de ce processus, la relation campagne-ville est nettement apparue. La rapidité et l'intensité avec lesquelles s'est faite l'urbanisation des Prairies ont été étroitement liées aux techniques agricoles et aux moyens de transport, car l'existence même des villes est une conséquence de la capacité des populations rurales à dépasser le stade de l'auto-suffisance pour accéder à une économie de marché. Mais l'élément moteur qu'on retrouve les changements nombreux et spectaculaires qui sont survenus dans les Prairies, au cours des six décennies qui ont suivi la Confédération, ce sont les centres urbains.

### *L'ère préurbaine*

On peut retracer dans ses grandes lignes le processus de l'expansion urbaine dans les Prairies en examinant les quatre phases qu'il est possible d'y distinguer. La première, la phase préurbaine, a duré presque deux siècles et s'est terminée au début des années 1870, période au cours de laquelle ont **pris place** une série de décisions politiques, telles que la Confédération, **la vente de la Terre de Rupert** au Canada par la Hudson's Bay Company **et la création de la province** du Manitoba; ces décisions ont marqué le **début d'une ère nouvelle** dans l'histoire de l'Ouest canadien. Antérieurement à **ces changements** d'envergure, les Prairies ne possédaient aucun centre urbain. L'économie de la région s'appuyait sur la traite des fourrures, monopole de la Hudson's Bay Company, et l'unique agriculture qu'on

y pratiquait en était une de subsistance. Les seuls centres commerciaux étaient les postes de traite de la compagnie, disséminés dans la région et gérés par une poignée de trafiquants, - rien qui ressemblât à des centres urbains. En ces temps où les chemins de fer n'existaient pas encore, la colonisation suivait le cours des rivières, et les localités n'étaient reliées entre elles que par les bateaux ou par les chariots de la Rivière-Rouge qui parcouraient les pistes utilisées pour la traite des fourrures.

Au cours de cette période préurbaine, toutefois, cinq établissements virent le jour, qui étaient destinés à devenir des agglomérations urbaines après les années 1870. Au terminus oriental de la piste Carleton, étaient situés la colonie de la Rivière-Rouge et le fort Garry. La colonie avait été fondée par lord Selkirk en 1811-1812, et le fort avait été construit par la Hudson's Bay Company en 1835. Mais aucun des deux ne peut être considéré comme le point de départ d'une expansion urbaine, car le manque d'immigrants et de moyens de communication adéquats avec le monde extérieur ralentirent considérablement les progrès de la colonisation, et ce n'est que pendant les années 1860 que se produisirent les événements qui amenèrent l'établissement d'un centre urbain digne de ce nom. Pendant cette période, un petit centre commercial appelé Winnipeg apparut près d'Upper Fort Garry, qui allait, en compétition avec la compagnie, desservir les trafiquants des Plaines et répondre aux besoins de la colonie de la Rivière-Rouge. En 1870, Winnipeg ne possédait que quelques constructions en pans de bois, et sa population atteignait à peine 100 habitants; pourtant, la localité offrait un certain nombre de services et comptait plusieurs hôtels et des magasins de détail spécialisés.

De l'autre côté de la rivière Rouge, en face de Winnipeg, se trouvait la mission catholique de Saint-Boniface. Fondée en 1818 par deux prêtres québécois, elle ne tarda pas à devenir une des localités les plus urbanisées des Prairies. Des missionnaires venus du centre du pays y construisirent une chapelle et une école en 1818; cette dernière était bien établie en 1827 et en voie de devenir le collège de Saint-Boniface. En 1870, la population du village approchait les 800 habitants, surpassant de loin celle de Winnipeg.

Plus à l'ouest, le long des rives de l'Assiniboine, s'élevait Portage la Prairie, mission établie en 1853. Un poste de la Hudson's Bay Company fut érigé en 1856, mais ni la mission ni le poste n'attirèrent de gens en nombre suffisant pour former une agglomération. Bien que tout le commerce de la région située plus à l'ouest passât par Portage la Prairie, l'établissement demeurait, sous bien des aspects, un simple prolongement de l'établissement de fort Garry. À l'ouest et au nord, non loin de Portage La Prairie, se trouvaient la mission de Prince Albert et le fort Albert, poste de la Hudson's Bay Company, tous deux fondés en 1866. En 1870, il y avait une centaine d'habitants disséminés sur les bords de la Saskatchewan-Nord, mais aucun embryon de centre urbain n'y était encore apparu. Au terminus occidental de la piste Carleton, de même que sur les rives de la Saskatchewan-Nord, on trouvait Edmonton House, un des plus vaste entrepôts

de la Hudson's Bay Company. Ce fort faisait fonction de centre de cueillette des fourrures pour le district de Saskatchewan et de centre de distribution d'articles de traite en provenance de Winnipeg. À la Confédération, Edmonton House comptait environ 150 habitants, quoique ce nombre ne rende pas compte de l'importance de l'endroit comme centre d'administration et de distribution.

En 1870, les Prairies ne comptaient donc que quelques établissements. En fin de compte, parmi une population d'environ 70 000 habitants, il n'y avait presque personne qui pût être considéré comme citoyen. L'atmosphère était au changement, cependant, et, dans les trois décennies qui suivirent, l'économie du commerce des fourrures, avec sa poignée de petits forts, allait céder la place à une économie agro-commerciale centrée autour de nombreux villages, et de villes petites et grandes.

### *Les années de formation, 1871-1901*

De 1871 à 1901, la population des Prairies grimpa de 70 000 à plus de 400 000 habitants, dont près de 20% vivaient dans des centres urbains dépassant 1 000 habitants. (Appendice, tableau I) À cette dernière date également, la région comptait trois centres érigés civilement en «cités», 25 villes et 57 villages. Dans au moins 18 de ces localités, la population dépassait 1 000 habitants; 6 en comptaient plus de 5 000, et une, plus de 40 000. (Appendice, tableaux II, III, IV)

Les raisons de cet accroissement remarquable du nombre des centres urbains sont complexes, et on ne peut les analyser adéquatement dans cette brochure. Notons, toutefois, qu'à côté de facteurs non négligeables, tels que l'état des techniques agricoles et des moyens de transport, la politique fédérale à l'égard de l'Ouest et les conditions économiques générales, il faut placer l'importance de l'activité des populations urbaines dans les Prairies. Agissant individuellement ou collectivement, les citoyens jouèrent un rôle décisif dans la structure urbaine des Prairies et dans la croissance des villages et agglomérations urbaines. Si les chefs de file de la région avaient eu d'autres conceptions et s'ils avaient adopté d'autres méthodes, l'expansion urbaine des Prairies se serait présentée sous un tout autre jour. En d'autres mots, l'expansion urbaine, dans les Prairies, ne peut s'expliquer entièrement ou d'une façon satisfaisante, par les considérations habituelles sur l'emplacement et la situation géographique. C'est dans un sens très limité que ces facteurs impersonnels expliquent la croissance urbaine, surtout dans les premières décennies. Les facteurs physiques et économiques sont des entités inertes et sans importance, tant qu'ils n'ont pas été mis en valeur par l'effort humain. Les centres urbains ou les régions ne croissent pas dans le sens organique du terme; ils sont plutôt le produit de dizaines de milliers de décisions individuelles ou collectives. Ces décisions, à leur tour, sont le produit d'un milieu culturel particulier, et elles reflètent les opinions et les connaissances de leurs auteurs.

Une des opinions les mieux ancrées dans l'esprit des citoyens, dans les Prairies, était que les chemins de fer constituaient un élément essentiel de progrès. Le *Manitoba Free Press* se référait carrément à cette opinion largement répandue en écrivant, en décembre 1873: «Les chemins de fer et les colons sont les deux grands besoins du pays. Les premiers sont nécessaires pour attirer les seconds.» En conséquence, les dirigeants des communautés n'épargnèrent aucun effort pour obtenir des chemins de fer dans leur coin de terre, et cela avec raison, car presque tous les centres qui surgirent ou se développèrent de façon significative, au cours de cette deuxième ère d'expansion, étaient situés le long des lignes de chemin de fer existantes ou en voie de réalisation. (Voir carte I) C'est un fait que les années 1870 virent le début d'une ère nouvelle, pendant laquelle la production agricole axée sur l'exportation remplaça l'agriculture de subsistance. La mise en train d'une agriculture commerciale - en fait, la simple vision anticipée de celle-ci, - provoqua l'apparition de centres de distribution. L'interdépendance des villes et des campagnes devenait évidente. Ainsi que le note Paul Voisey:

«Le colon des Prairies n'était pas un fermier autosuffisant, mais un industriel de l'agriculture engagé dans le commerce. Il produisait de vastes surplus de céréales tout en étant un gros consommateur de produits manufacturés. Il avait besoin d'entrepôts pour l'expédition des céréales, d'instruments agricoles, de quincaillerie, de wagons, de harnais, de bois et autres fournitures. Il avait besoin de services bancaires pour financer ces investissements et de biens de consommation qu'il ne pouvait produire lui-même, tels que les vêtements et les aliments de base. Il en résultait que chaque communauté rurale avait besoin d'une ville, à la fois comme centre d'expédition qui recueillît les surplus de céréales et comme centre de distribution qui écoulat les produits manufacturés dans les campagnes.»

Pour leur survie et leur croissance les centres de services naissants avaient besoin de capitaux, d'espaces agricoles dans l'arrière-pays et de réseaux de communication. De ces facteurs indispensables, le plus important, pour une ville qui aspirait au titre de métropole, était le chemin de fer. «Les voies ferrées et l'amélioration continue des moyens de transport étaient aussi essentiels que la pluie et le soleil pour assurer le progrès de la colonisation dans les Prairies canadiennes. La proximité des chemins de fer déjà existants ou à l'état de projet était d'une importance primordiale pour le colon.»

Au cours des 30 dernières années du siècle, environ 3 600 milles de voies ferrées furent installées dans les Prairies. Les progrès les plus spectaculaires, dans le domaine de la colonisation, se produisirent le long de la ligne principale et des lignes secondaires du Chemin de fer canadien du Pacifique, et aucun établissement n'a progressé aussi rapidement que Winnipeg. Le premier chemin de fer atteignit la localité en 1878, la reliant à St Paul

et à Chicago. En 1883, le Canadien Pacifique s'étendait au nord des Grands Lacs, reliant Winnipeg à l'est du Canada; deux ans plus tard, le premier chemin de fer transcontinental était complété. Winnipeg était aussi le point de départ de plusieurs embranchements qui desservaient le Manitoba. Ces liens avec l'intérieur et l'extérieur de la province contribuèrent à l'expansion et à la prédominance de la ville. En 1881, sa population était de 8 000 habitants, et ce nombre a plus que triplé au cours de la décennie suivante. On mit sur pied tout un réseau d'entreprises de gros durant cette période, et, alors que les villes croissaient et que se multipliaient les centres de services dans l'ouest des Prairies, les marchands de Winnipeg ne tardèrent pas à ouvrir des succursales. L'activité s'accrut dans le domaine des finances, de la vente au détail et de la commercialisation. En 1881-1882, Winnipeg connut un boom fantastique dans le domaine immobilier; quoique éphémère, il donna naissance à une expansion réelle qui permit à la ville de se doter d'un début d'infrastructure qui convenait à un centre urbain: chemins de fer, hôtels, entrepôts, bureaux, magasins. Au début des années 1880, Winnipeg, solidement établie, dominait la vie urbaine de l'Ouest.

Ailleurs au Manitoba, de nouveaux centres virent le jour en même temps que les anciens se développaient, bien que nulle part le progrès n'ait été aussi marqué qu'à Winnipeg. Saint-Boniface fut érigée en municipalité en 1883, mais, étant donné la proximité de Winnipeg, elle devait rester dans l'ombre de celle-ci au cours des années subséquentes. Portage la Prairie progressa plus rapidement et se hissa au rang de centre urbain de seconde importance. Érigée en municipalité en 1880 et située sur la voie principale du Canadien Pacifique, la ville crût sans arrêt dans les premières années de la décennie et, en 1901, elle était le troisième établissement en importance du Manitoba. La deuxième grande ville était Brandon. Établie par le Canadien Pacifique en 1881 et érigée en municipalité en 1882 (la population y était alors de 3 000 habitants), ce centre illustre bien la magie du chemin de fer. C'était un fait bien connu de la plupart des habitants de l'Ouest que le Canadien Pacifique allait établir une localité de limite divisionnaire à une centaine de milles à l'ouest de Winnipeg. Mais lorsque des spéculateurs tentèrent de vendre des terrains à la compagnie, pour la localité projetée, à un prix que le Canadien Pacifique jugea déraisonnable, celui-ci jeta les yeux deux milles plus à l'ouest et créa la ville-champignon de Brandon. D'autres centres naissants essayèrent de la concurrencer, mais leurs tentatives échouèrent, personne n'étant intéressé à acheter des lots dans une localité où le train ne s'arrêtait pas. C'est ainsi que le Canadien Pacifique devint un redoutable constructeur de villes, et l'histoire de Brandon se répéta maintes fois.

Deux autres centres urbains du Manitoba furent à même, durant ces années, de mesurer la puissance du chemin de fer, mais avec des résultats moins heureux qu'à Brandon. Emerson (plus tard Pembina) fut arpentée en 1874, et l'on croyait à l'époque que sa situation sur la route allant de Winnipeg aux centres situés en dehors de la province serait garante de

son avenir. Le fait d'être liée à Winnipeg par la voie ferrée et la perspective d'y voir s'ajouter d'autres tronçons l'amènèrent à demander son érection en municipalité, ce qui fut chose faite en 1880. Au printemps de 1882, elle comptait 2 500 habitants et était en passe de devenir une base de ravitaillement pour le sud-ouest du Manitoba. Cependant, la construction d'une voie ferrée menant à Morris et à Morden, et passant en dehors des limites de la ville, stoppa sa croissance, ce qui entraîna pour longtemps une baisse de population. En 1886, Emerson présentait le spectacle d'une localité terne, parsemée d'entrepôts et de magasins vides, de maisons désertes, ses habitants ayant simplement quitté les lieux pour tenter fortune dans les nouveaux établissements situés sur le parcours de l'embranchement de Pembina du Canadien Pacifique.

Les débuts de l'histoire de Selkirk sont analogues, bien que plus dramatiques, en raison des espoirs que la localité avait nourris de devenir la plaque tournante des opérations ferroviaires dans l'Ouest. Jusqu'en 1880, le Canadien Pacifique avait projeté de traverser la rivière Rouge à Selkirk, et non pas à Winnipeg, plaçant ainsi le premier endroit sur le parcours de sa ligne principale, aux dépens du second. Cette perspective donna une forte impulsion à Selkirk jusqu'au jour où les hommes d'affaires de Winnipeg, unissant leurs forces, réussirent à faire changer les plans de la compagnie. Ainsi, lorsque le Canadien Pacifique enjamba finalement la rivière à Winnipeg, Selkirk dut se contenter de demeurer le centre de la navigation à vapeur, des opérations forestières et de l'industrie de la pêche sur le lac Winnipeg. Au mieux, il s'agissait d'un maigre second prix. En 1901, la ville comptait à peine 2 000 habitants.

De même, la naissance et le développement des villes, dans la partie ouest des Prairies, au cours de cette période, sont directement liés aux chemins de fer. La croissance la plus spectaculaire se produisit le long de la ligne principale du Canadien Pacifique, où surgirent brusquement les villes de Regina, de Moose Jaw, de Swift Current, de Medicine Hat et de Calgary. Bien peu d'agglomérations urbaines démontrent, autant que Regina, la puissance de la compagnie. Comme emplacement urbain, elle ne possédait aucun avantage naturel, étant située dans une plaine dénuée d'arbres et traversée par un ruisseau sinueux, le Pile of Bones, qui la ravitaillait en eau. De surcroît, la ville n'avait aucun passé commercial; jusqu'en 1882, l'établissement le plus rapproché était un poste de la Hudson's Bay Company, construit sur les bords des lacs Qu'Appelle, à 35 milles au nord-est. Déjà, en 1883, Regina était érigée en municipalité et, en 1888, sa population était de 1 400 habitants.

On connaissait bien l'habileté du Canadien Pacifique à se réserver la décision finale quant au choix de l'emplacement des villes et à la vente des terres dans les Prairies. Le choix de Regina, toutefois, n'alla pas sans controverses. En 1882, Edgar Dewdney, nommé par le gouvernement fédéral lieutenant-gouverneur des Territoires du Nord-Ouest, reçut l'autorisation de choisir l'endroit où serait érigée la nouvelle capitale, en remplacement de Battleford, sise sur le tracé alors abandonné de la route septentrionale

du Canadien Pacifique. Plus tôt, Dewdney et bon nombre de ses collègues avaient acheté de nombreuses bandes de terres de la Hudson's Bay Company sur le tracé du Canadien Pacifique et - la chose n'a pas de quoi surprendre - on alléguait qu'ils s'étaient laissés influencer par ces investissements plutôt que par les avantages de l'endroit choisi pour être la capitale. Rarement pris de court dans de telles occasions, le Canadien Pacifique décida de construire sa gare à deux milles de la propriété de Dewdney; la gare étant toujours le centre de tout nouvel établissement, la compagnie l'emporta facilement sur ses rivaux quand vint le moment de mettre ses terres en vente. Le lieutenant-gouverneur riposta en exerçant des pressions sur Ottawa pour que tous les édifices publics fussent construits sur ses terres, mais sans grand succès. Sur les instances du Canadien Pacifique, le bureau de poste et les bureaux des douanes et des terres de la couronne furent tous placés à proximité de la gare. C'est là qu'allait s'élever, pour y demeurer, le centre de la ville de Regina. La compagnie attaqua de nouveau les intérêts de Dewdney, cette fois en fixant sa localité de limite divisionnaire à Moose Jaw, à 40 milles à l'est, et cette décision, en mettant fin aux espoirs de voir se construire des embranchements à partir de Regina, réduisit les chances d'expansion de cette dernière. La ville connut malgré tout un certain progrès puisque, à la fin de 1882, le nombre de ses habitants s'élevait à «environ 800 ou 900». Les progrès de la colonisation dans l'arrière-pays furent minces, cependant, et la ville se développa surtout comme centre d'administration et d'expédition plutôt que comme centre de services. En 1901, c'était encore une ville modeste, avec une population de seulement 2 249 habitants.

Les manoeuvres complexes de Dewdney et du Canadien Pacifique stimulèrent la croissance de Moose Jaw, qui, contrairement à Regina, possédait des avantages naturels. L'emplacement de Moose Jaw, situé sur les bords du ruisseau du même nom, avait longtemps été utilisé par les Indiens comme lieu de campement, et plusieurs sentiers fréquentés passaient par cet endroit. En conséquence, dès qu'on apprit que le chemin de fer traverserait la région de Moose Jaw, colons et spéculateurs vinrent s'y établir, en juillet 1881. Mais c'est seulement lorsque le Canadien Pacifique fit son apparition, l'année suivante, que la localité se transforma: en l'espace de quelques mois, le petit poste traversé par une piste solitaire prit l'aspect d'un village bourdonnant d'activité et couvert de tentes, de cabanes et de petits magasins. En 1884, Moose Jaw fut érigée en municipalité, sa population s'élevant à quelque 700 habitants. Elle progressa lentement, toutefois, au cours des 15 années suivantes; en 1901, elle ne comptait encore que 1 557 habitants. Comme la plupart des autres établissements des Prairies, Moose Jaw souffrit de la lenteur de la colonisation tout au long de cette période, mais des indices nous permettent de croire que les citoyens eux-mêmes ne firent pas tout ce qu'ils auraient pu pour promouvoir et développer leur propre communauté.

Swift Current et Medicine Hat furent, elles aussi, mises au monde par le Canadien Pacifique: la compagnie les choisit comme localités de limite

divisionnaire et, durant les décennies 1880 et 1890, les salaires versés aux employés servirent à faire vivre les hameaux. La croissance de Swift Current se fit péniblement. Le recensement fédéral de 1901 rapporte une population d'à peine 121 habitants, et ce n'est qu'en 1904 que la localité obtint le statut de village. L'expansion de Medicine Hat fut un peu plus rapide. Reconnue comme village en 1894 et comme ville en 1898, elle comptait 1 570 habitants en 1901. Au tournant du siècle, les deux localités attendaient encore un essor d'envergure.

En contraste avec ces deux communautés, la croissance de Calgary fut remarquable. Situé au confluent des rivières Bow et Elbow, l'endroit fut choisi en 1875 comme quartier général de la Police à cheval du Nord-Ouest, et bientôt les hommes de la Hudson's Bay Company, de même que d'autres trafiquants, s'y rassemblèrent, sous l'aide protectrice de la loi, pour former le premier établissement, appelé à l'origine *the Elbow*. Au cours des sept années suivantes, la communauté fut un centre reliant le commerce des fourrures du Nord avec les centres américains de distribution. En 1881, sa population se chiffrait à une centaine d'habitants. Les deux années qui suivirent furent marquées par des progrès spectaculaires, qui coïncidèrent tout d'abord avec l'annonce de l'approche imminente de la ligne du Canadien Pacifique, puis, en août 1883, avec son arrivée effective. Le rail transforma Calgary, de poste de police qu'il était, en un centre urbain, ce qui démontra une fois de plus la puissance du Canadien Pacifique. La compagnie, au lieu d'installer sa gare sur l'emplacement du fort ou à proximité, où vivait un noyau d'habitants permanents, choisit un endroit situé à trois quarts de mille à l'ouest. Tout en formulant des objections, les hommes d'affaires de Calgary ne tardèrent pas à déménager, plusieurs transportant leurs bâtiments près de la gare. En 1884, le village fut érigé en municipalité; la survie et la croissance de Calgary étaient désormais assurées. Dans les années qui suivirent, la ville se hissa rapidement au premier rang parmi les agglomérations des Plaines de l'Ouest.

La construction de la ligne principale du Canadien Pacifique fit surgir nombre d'autres établissements plus modestes au cours de ces années décisives. Quant aux localités situées en dehors de cette ligne, elles connurent une période de stagnation, voire de déclin. Seules celles qui furent reliées par des embranchements à la ligne principale, ou qui bénéficiaient d'autres facteurs de progrès, se développèrent. Au sud de Calgary, Lethbridge connut une croissance lente, mais régulière. De 1882 à 1890, les diverses entreprises mises sur pied par sir Alexander Tilloch Galt ouvrirent plusieurs mines de charbon dans le voisinage de l'établissement et construisirent deux voies ferrées, l'une reliant Lethbridge à la ligne principale du Canadien Pacifique, qui passait près de Medicine Hat, l'autre allant rejoindre le Great Northern à Great Falls, dans le Montana. Durant les périodes de pointe, les entreprises de Galt eurent à leur emploi jusqu'à un millier de travailleurs, créant ainsi une population passagère à prédominance masculine et une économie locale dépendant entièrement des com-

pagnies. Par ailleurs, les chemins de fer se virent octroyer par le gouvernement fédéral près d'un million d'acres de terre au sud de Lethbridge, et, là où le sol se révéla trop sec, d'importants travaux d'irrigation furent entrepris, lesquels furent terminés en 1900. Une fois irriguées, les terres attirèrent un grand nombre de colons, faisant ainsi passer la ville, de simple dortoir de mineurs qu'elle était, en un centre offrant des services aux établissements agricoles de l'arrière-pays. En 1901, peu après la construction du Crownsnest Pass Railway, Lethbridge, maintenant érigée en municipalité, comptait une population de 2 072 habitants et constituait le troisième centre en importance dans ce qui allait devenir la province d'Alberta.

Plus au nord, Edmonton ne progressa pour ainsi dire pas dans les années 1880. Lorsque fut achevé le tronçon du Canadien Pacifique menant à Calgary, le rôle d'Edmonton comme entrepôt pour les postes de traite des fourrures du Nord perdit beaucoup de son importance. Cependant, en juillet 1891, les perspectives d'avenir s'améliorèrent considérablement; en effet, au cours de ce mois, le Calgary and Edmonton Railway atteignit la rivière, en face d'Edmonton. Mais quand la compagnie annonça que le terminus nord de sa ligne ne traverserait pas la rivière, ce fut la communauté rivale de Strathcona qui connut un regain de vie. Au cours de la décennie suivante, la rivalité fut constante entre les deux centres urbains naissants. Bien que le rythme de croissance d'Edmonton continuât d'être supérieur à celui de Strathcona, le titre envié de métropole ne lui était point encore acquis avec certitude en 1901.

Tout comme Edmonton, d'autres établissements fondés avant l'apparition du rail traversèrent des moments difficiles pendant les décennies 1880 et 1890. Espérant jusqu'en 1881 que la voie principale du Canadien Pacifique atteindrait le nord des Prairies, de très nombreux immigrants allèrent s'y installer. Le changement du tracé de la voie ferrée ralentit considérablement le progrès, et, bien qu'on eût délimité un emplacement urbain autour de la mission de Prince Albert en 1882, l'érection en municipalité de la localité ne se fit qu'en 1885. À la fin de l'année, l'affaire Riel étant réglée, Prince-Albert prit l'aspect d'un obscur établissement de pionniers, le chemin de fer le plus rapproché passant à 200 milles de là. Rares étaient les signes de croissance à la fin des années 1880, bien qu'on note la fondation d'une chambre de commerce en 1887; plus nombreux étaient les signes de déclin, telle la baisse de population. Mais le désespoir des citoyens de Prince Albert ne fit place à la confiance que lorsque fut donné en 1889 le premier coup de bêche marquant l'inauguration du chemin de fer Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan. Cette voie ferrée de colonisation, constituée juridiquement en 1883, atteignit finalement Prince Albert en septembre 1890, ce qui eut pour conséquence principale de permettre à la ville de réaliser de modestes progrès au cours des années 1890.

La construction du chemin de fer Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan eut aussi un impact de taille sur une autre communauté des Prai-

ries. En 1882, la Temperance Colonization Society choisit l'emplacement de Saskatoon et se vit octroyer une concession de 500 000 acres de terre, constituant une large bande traversant la Saskatchewan-Sud. En août 1883, on avait délimité le territoire urbain, et les colons commencèrent à arriver. Le ravitaillement de ces derniers s'effectua d'abord à partir de Medicine Hat, par la Saskatchewan-Sud, mais les espoirs de la société de colonisation d'établir une communauté forte et de la voir progresser rapidement ne se réalisèrent pas. Plusieurs raisons peuvent expliquer la chose. Les problèmes de transport existaient depuis le début; la Saskatchewan-Sud était peu propice à la navigation à cause de son peu de profondeur et de ses nombreux hauts-fonds; enfin, et bien qu'elles fussent plus rapprochées de la colonie, les voies ferrées passaient au sud, attirant d'éventuels colons aux dépens de Saskatoon. La localité échappa de justesse à la disparition, grâce à la décision des constructeurs du chemin de fer Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan de placer Saskatoon sur le parcours de sa voie principale reliant Regina et Prince Albert. Mais, si le chemin de fer permit à la localité de survivre, celle-ci ne progressa guère au cours des années 1890. En 1901, elle ne comptait qu'une centaine d'habitants.

Au cours de cette période où le chemin de fer faisait fonction de maître de jeu, Prince Albert et Regina durent se contenter d'un deuxième prix: elles se virent attribuer des lignes secondaires, plutôt que d'être choisies comme localités où passerait la ligne principale. Une autre localité, en plus d'être privée de toute connexion ferroviaire, perdit un autre prix également. Battleford vit le jour en 1874, année où l'on y disposa un campement pour abriter les équipes d'arpenteurs qui travaillaient au tracé de la ligne de chemin de fer transcontinentale, que l'on projetait d'établir. En 1875, arpenteurs et entrepreneurs installèrent leur quartier général et leur entrepôt près de l'embouchure de la rivière Battle. Ils érigèrent une série de cabanes rudimentaires dont les murs étaient calfeutrés de torchis et le toit recouvert de chaume. Ce campement primitif, érigé dans les basses terres, n'acquiesça de statut juridique qu'en octobre 1876, après qu'Ottawa l'eut choisi comme emplacement de la capitale des Territoires du Nord-Ouest. Un an ne s'était pas écoulé qu'on était à construire la résidence du lieutenant-gouverneur et celles des fonctionnaires, ainsi que les casernes de la Police à cheval du Nord-Ouest. L'avenir de Battleford semblait assuré: la valeur des terres se mit à grimper et la construction battit son plein.

Deux décisions vinrent bientôt transformer ces brillantes perspectives en un sombre avenir. Le choix de la localité comme capitale des Territoires du Nord-Ouest et poste central de police, son emplacement sur le parcours projeté du Canadien Pacifique, l'arpentage effectué au début des années 1870 par Sandford Fleming, son arrière-pays fertile, tout cela eut pour effet d'attirer les colons dans la région au cours des décennies 1870 et 1880. Aussi la déception fut-elle profonde lorsqu'on apprit que la ligne du Canadien Pacifique traverserait la partie sud des Prairies au lieu de longer la Saskatchewan-Nord. Il fallait faire un long voyage en

chariot pour atteindre la voie ferrée en son point le plus rapproché. En outre, dans le but de faciliter l'administration gouvernementale, la capitale fut déplacée en un endroit où passait le chemin de fer. Le choix de Regina ne fut pas confirmé avant mars 1883, mais, dès octobre 1882, ordre fut donné aux fonctionnaires locaux d'y expédier les fournitures pour la future construction qui devait abriter les services gouvernementaux. Ces deux décisions eurent une influence désastreuse sur l'avenir immédiat de Battleford, et, pendant deux décennies, le hameau ne fit que survivre, sans connaître la prospérité. Sa population s'accrût lentement, et ce n'est qu'en 1899 que la localité fut officiellement reconnue comme village.

À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, le chemin de fer avait ouvert l'ouest des Prairies à la colonisation, et les grandes lignes du schéma urbain de la région étaient apparues. (Voir carte I) Il s'agissait néanmoins d'un schéma qui attendait de prendre corps; la chose allait se produire très rapidement au cours des années qui suivirent le tournant du siècle.

### *Le boom des années 1901-1914*

Le contraste est frappant entre la période de 1901 à 1914 et la période précédente. Celle-ci - c'est le mieux qu'on puisse dire - en fut une de croissance lente. La suivante en fut une, au contraire, de progrès et de prospérité spectaculaires. Après des décennies d'hésitation, la région de l'ouest des Prairies commença soudainement à se rendre compte du potentiel que tant de Canadiens pensaient depuis longtemps qu'elle possédait. De nombreux et importants événements survenus dans des régions aussi différentes qu'éloignées les unes des autres se conjuguèrent pour imprimer un élan à ce coin de pays. Les problèmes agricoles propres à une région semi-aride étaient, en 1900, presque tous résolus, et l'avenir de l'agriculture dans les Prairies semblait enfin assuré. Sous la direction du gouvernement de Wilfrid Laurier, préoccupé avant tout d'expansion, le nombre des immigrants qui envahirent la région atteignit un nouveau record. On construisit des chemins de fer sur une vaste échelle: de 1901 à 1913, près de 7 000 milles de voies ferrées furent installées dans l'ouest des Prairies, portant la longueur totale du réseau à plus de 10 000 milles. En plus de l'établissement de nombreuses lignes financées par les provinces ou par des intérêts locaux, le Canadien Pacifique construisit des embranchements, et deux nouveaux chemins de fer transcontinentaux, le Canadien Northern et le Grand Trunk Pacific, ne tardèrent pas à sillonner les Prairies. Ces **entreprises**, et d'autres aussi, n'eurent aucune difficulté à trouver des capitaux à faible intérêt. Des événements politiques de taille se produisirent. **Les Territoires du Nord-Ouest se virent doter d'un gouvernement responsable en 1897; en 1905, furent créées les provinces d'Alberta et de Saskatchewan; en 1912, enfin, on étendait les frontières du Manitoba.**

Le développement des villages et des villes, petites et grandes, favorisa l'expansion et la consolidation du peuplement des Prairies; la rapidité de

la croissance urbaine, pendant cette période, se manifesta de quatre façons différentes. Premièrement, ce mouvement à la hausse se produisit en même temps que la région des Prairies se couvrait rapidement de centaines de nouveaux centres urbains. (Voir cartes 2, 3 et 4). La plupart étaient de minuscules centres de services qui avaient existé avant l'arrivée des fermiers ou qui se développèrent avec l'afflux des colons. Ces localités naissaient généralement au moment de la construction d'une gare, d'un silo à céréales et d'un «magasin général». Aussitôt que les colons venaient s'établir dans le voisinage pour y cultiver la terre, attirés à la fois par la richesse du sol et par le centre urbain lui-même, au magasin général venaient s'en ajouter d'autres, de même que des entreprises spécialisées, comme une cour à bois, une quincaillerie, une boutique de forgeron, un commerce de harnais et de charrettes, un magasin de fournitures agricoles et une banque. La population s'accroissant rapidement, le bureau de poste faisait son apparition, de même que des écoles et des églises; c'était ensuite la création d'un journal et d'une chambre de commerce; enfin, tôt ou tard, suivait l'érection civile de la localité en village, en ville ou en cité. Finalement, d'autres services moins essentiels étaient mis sur pied: un salon de «barbier», des salles de quilles, des hôtels et des tavernes, des cafés et des bureaux immobiliers. Ce processus de développement se répéta maintes et maintes fois. Entre le recensement de 1901 et celui de 1916, le nombre des cités «incorporées» passa de 3 à 17, celui des villes, de 25 à 150, et celui des villages, de 57 à 423.

En plus de l'apparition de nouveaux centres, les localités qui existaient déjà en 1901 connurent une croissance notable au cours de la décennie suivante. Au Manitoba, Winnipeg renforça sa position de métropole principale de la province et des Prairies. Centre de dimensions moyennes en 1901, elle était devenue en 1913 la troisième ville canadienne en importance, sa population s'élevant à quelque 150 000 habitants. (Appendice, tableau V) Brandon et Saint-Boniface virent plus que doubler leur population au cours de ces années. Les autres villes et cités du Manitoba connurent une croissance rapide, quoique moins spectaculaire. (Appendice, tableau II) En Saskatchewan, Saskatoon émergea après 1901 pour devenir un point d'attraction, au chapitre de la croissance, dans la riche ceinture agricole du centre de la province. De village qu'elle était, la localité devint, en peu de temps, ville puis cité; en 1911, elle était le troisième centre en importance de la province. Regina, en tant que capitale provinciale, garda sa position dominante; par ailleurs, Moose Jaw, Prince Albert et Yorkton se développèrent comme sous-centre régionaux d'approvisionnement. (Appendice, tableau III) C'est en Alberta, toutefois, que les changements se révélèrent les plus spectaculaires. En 1901, Calgary et Edmonton étaient les centres les plus peuplés dans ce qui allait devenir bientôt la province d'Alberta, mais ils n'étaient encore que de petits centres de services, à peine différents de nombreux autres du même genre à l'intérieur de la région ouest des Prairies. En 1913, il semblait évident qu'aucune autre ville ne viendrait les supplanter comme centres d'activité économique dans la province récemment créée. Calgary continuait de

dépasser Edmonton d'un cran, mais la reconnaissance de cette dernière comme capitale provinciale en 1905 et l'absorption de sa rivale Strathcona, en 1911, apportèrent à la métropole du nord une supériorité accrue dans les années qui précédèrent immédiatement la première guerre mondiale. Entre Edmonton et Calgary, seules Wetaskiwin et Red Deer furent promues au titre de cités au cours de cette période, mais leur croissance n'avait rien de comparable à celle des deux autres centres principaux. Au sud de Calgary, cependant, Lethbridge et Medicine Hat virent s'accroître leur rôle de centres commerciaux desservant la région située au sud de l'Alberta. (Appendice, tableau IV)

Les progrès réalisés au cours de cette décennie sont dus en partie aux vigoureuses campagnes de publicité des dirigeants municipaux. Malgré la supériorité de Winnipeg dans les débuts, les promoteurs d'autres communautés des Prairies, optimistes, voyaient déjà leur village ou leur ville se hisser au rang de métropole des Prairies. Il en résultait que la collaboration était presque absente entre les diverses localités des Prairies lorsqu'il s'agissait de transiger avec les compagnies ferroviaires, les industries de l'Est, le gouvernement fédéral ou tout autre interlocuteur «du dehors». Chaque centre rivalisait de zèle avec les autres pour obtenir des avantages ou accroître son prestige. Commentant ce phénomène, un observateur notait en 1915:

«[Les villes de l'Ouest n'ont pas] encore tout à fait atteint ce sentiment de sécurité grâce auquel une communauté peut se permettre de dire à son sujet des choses déplaisantes [...]. Si on découvre qu'il y a du chômage à Edmonton, on s'empresse de crier: «Venez à Calgary!» «Investissez dans les industries de Calgary!» «Achetez des terrains à Calgary!» S'il y a des taudis à Calgary, Edmonton est toute disposée à profiter de l'occasion. Regina se réjouit de toute rumeur méchante concernant Saskatoon, et le mouvement du capital et du travail peut réellement en être affecté. En conséquence, dans chaque ville, tous les citoyens qui possèdent quelque bien pratiquent la conspiration du silence, ou plutôt s'unissent en une telle unanimité pour vanter les gloires de la ville ou du district qu'on n'entend aucune voix discordante dans le voisinage».

Mais, s'il y avait un manque évident de coopération entre les différentes villes des Prairies, il existait cependant, à l'intérieur de chacune d'elle, un haut degré d'unité parmi les promoteurs. Aux yeux des citoyens des Prairies, n'être pas un promoteur - ne pas faire partie de l'équipe - manifestait un manque d'esprit communautaire et de sens des affaires. La promotion était essentielle au progrès et à la prospérité; être bon citoyen et faire de la promotion étaient synonymes. La promotion demandait, pour porter fruit, la collaboration et la confiance du public dans la poursuite des grands objectifs communs et un ordre de priorité capable de rallier l'ensemble de la communauté. On attendait, on exigeait même de la part du «bon citoyen» une attitude active et positive. Comme

le faisait remarquer un des pionniers de Saskatoon, marchand de sa profession:

«Tous étaient imprégnés de l'idée exaltante que Saskatoon était destinée à devenir un centre important. Les nouveaux venus en affaires étaient bien accueillis et encouragés; tout le monde s'entendait pour faire progresser la ville et faire du battage publicitaire autour d'elle; les jalousies mesquines n'avaient pas leur place. En fait, dès cette époque (1904), «l'esprit de Saskatoon», comme on l'a si bien appelé, avait fait son apparition».

Le *Saskatoon Phoenix*, dans une déclaration de 1903, typique de tous les journaux des Prairies à l'époque, avertissait les résidents qu'on ne tolérerait pas les «éteignoirs»:

«Chaque fois que vous entendrez quelqu'un dénigrer une entreprise quelconque dans la ville, n'hésitez pas à le prendre pour un cinglé, un fossile ou un fieffé menteur. Ne faites aucune exception à cette règle, justement parce qu'il n'y a pas d'exception. Entrez-vous bien cela dans la tête jusqu'à ce que cela soit profondément gravé dans votre mémoire, et chaque fois que vous entendrez un citoyen tenter d'attaquer une institution locale, prenez vite sa mesure, coupez-le court et ne craignez pas d'intervenir. Un homme d'affaires sérieux et qui connaît la réussite ne manquera pas une occasion de mettre sa ville en évidence, mais un fou agit toujours à l'opposé».

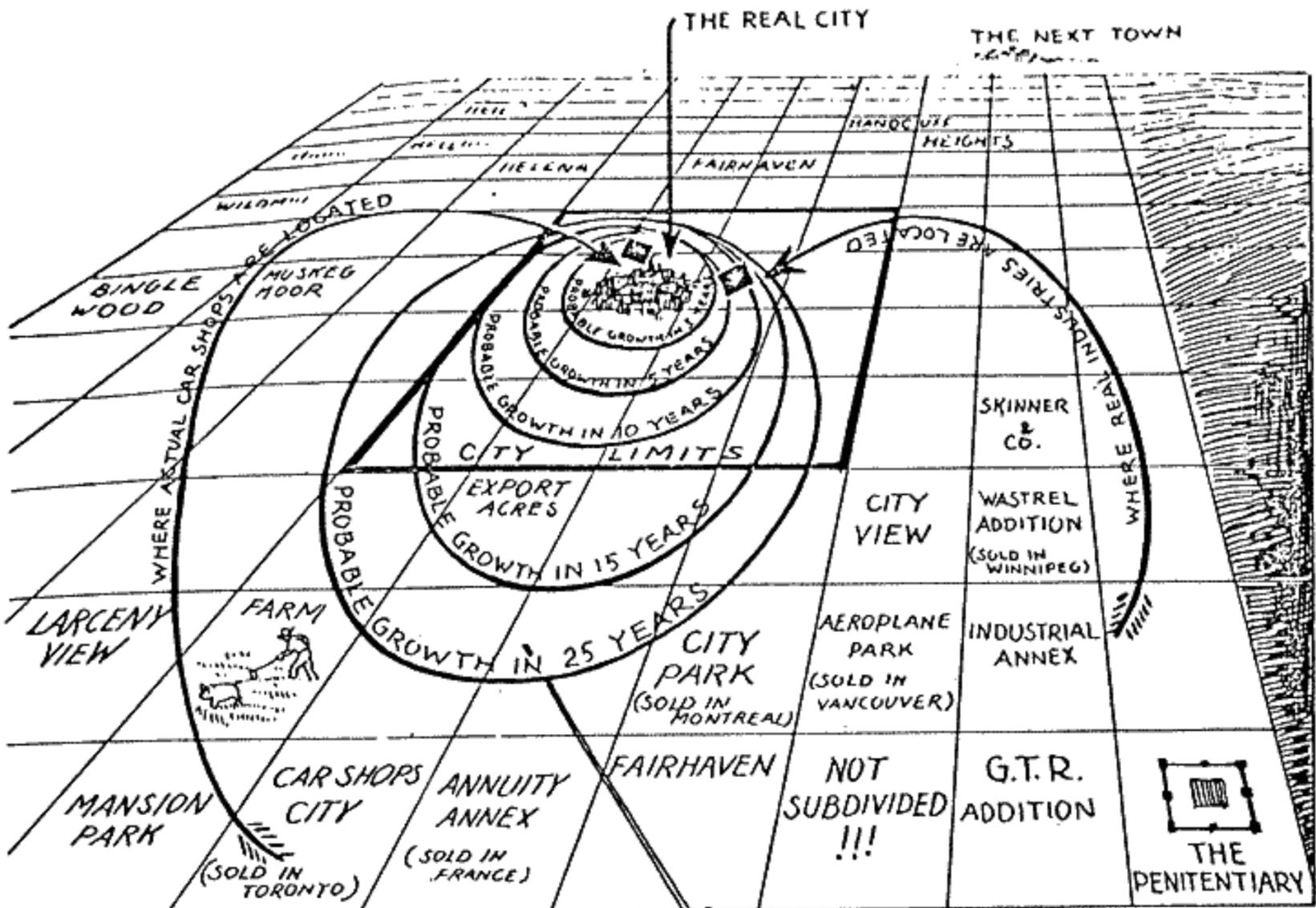
Presque tous les centres des Prairies progressèrent de façon notable entre 1900 et la première guerre mondiale, mais les progrès les plus spectaculaires se produisirent dans les grandes villes. En 1900, exception faite de Winnipeg, on ne voyait pas clairement quelles villes des Prairies pourraient devenir des cités-champignons. En 1914, Regina, Calgary, Edmonton et Saskatoon avaient rejoint Winnipeg comme villes de première grandeur. (Appendice, tableau VI) La croissance de ces métropoles correspondait au peuplement rural massif et à la montée des villages et villes. Tout comme les fermiers avaient besoin de centres de services, les villes, à leur tour, avaient besoin des cités. Les grandes cités offraient une variété considérable de services spécialisés. Elles agissaient comme centres d'expédition et de distribution tout en disposant de services essentiels, tels que gares de triage, postes d'aiguillage, ateliers d'entretien et de réparation de locomotives, terminus céréaliers, entrepôts et entreprises de gros. Les grands centres urbains fournissaient également un éventail complexe de services professionnels et commerciaux dans les bureaux d'ingénieurs, d'architectes, de banquiers, d'agents d'assurances et d'agents d'immeubles, sans compter les bureaux de médecins, d'avocats et de comptables. Ces centres constituaient également des réservoirs de main-d'oeuvre, spécialisée ou non, pouvant répondre aux besoins des fermiers, des entrepreneurs de chemins de fer, des entrepreneurs forestiers, des entreprises de construction, et même des conseils municipaux. Le rôle des grands centres

s'étendait également au secteur industriel. En 1911, Winnipeg était un vaste centre manufacturier, et les autres agglomérations urbaines augmentaient considérablement leur production d'articles pour le marché des Prairies. Finalement, les grands centres abritaient également les institutions politiques et juridiques (parlements, palais de justice et bureaux gouvernementaux), ainsi que les maisons d'enseignement (universités, écoles de métiers, écoles normales). Bref, les Prairies possédaient en 1914 cinq centres passablement vastes et complexes. En quelques années, ces centres avaient réussi à se développer autant que d'autres l'avaient fait à l'est du pays en un siècle et plus; tout cela, ajouté à leur supériorité démographique, avait donné une forte impulsion au commerce, développé des moyens de communication et accéléré le rythme de l'expansion dans les Prairies, tout en exerçant une influence grandissante dans le domaine politique, social et culturel.

Si importants fussent-ils pour eux, ces progrès ne comblaient pas toutes les grandioses attentes des chefs de file. Dans les années qui précédèrent 1914, les cinq cités mentionnées furent sujettes à de grands mouvements d'expansion territoriale. Aiguillonnés par de dynamiques promoteurs fonciers et agents d'immeubles, les conseils municipaux annexèrent d'énormes superficies de terrains et cette «avidité de terres» donna aux villes des Prairies un rang à part parmi les agglomérations urbaines du reste du Canada. En 1921, sur les 20 plus grandes agglomérations canadiennes, quatre cités des Prairies - Edmonton, Calgary, Saskatoon et Regina - avaient la plus faible densité de population par mille carré. (Appendice, tableau VII)

L'extension phénoménale des limites urbaines au cours de cette période fut la conséquence psychologique du boom qui avait cours à l'époque, et elle fournit peut-être le meilleur exemple des idées de grandeur qu'entretenaient la plupart des leaders communautaires des Prairies. D'immenses superficies furent annexées aux villes, bien avant que se fît sentir la pression démographique; au contraire, les pressions étaient le fait des intérêts locaux dans le secteur immobilier. Dans chaque cité, de vastes morceaux de terre propre à l'agriculture étaient subdivisés et mis en vente. À Saskatoon, par exemple, il n'y avait en 1908 que 28 entreprises immobilières; en 1912, il y en avait 267 qui offraient des terres à vendre dans pas moins de 107 subdivisions. Malgré le fait que plus de 5 900 acres de terre venaient d'être incorporées à la ville en 1911, il y avait, hors des limites de celle-ci, en 1913, 40 milles carrés de terres agricoles qu'on avait subdivisées en prévision de l'expansion. Si ces extravagances n'avaient pas pris fin en 1913, Saskatoon aurait probablement repoussé plus loin encore ses limites urbaines. À Calgary, l'expansion était moussée par la majorité des quelque 2 000 agents immobiliers qui, en 1912, exploitaient 443 firmes. À Winnipeg, en 1913, il y avait des terres à vendre dans pas moins de 20 subdivisions situées en dehors des limites de l'agglomération urbaine. La *Canadian Annual Review* de 1913 résume ainsi la situation:

# EDMONTON EN 1912



|   |                        |
|---|------------------------|
| BALANCE SHEET OF INDUSTRIAL ANNEX   |                        |
| COST TO SUBDIVIDER  | \$50 AN ACRE OR \$8000 |
| PAID ON ACCOUNT   | \$1500                 |
| COST TO PUBLIC —  |                        |
| 160 ACRES CUT UP INTO 1280 LOTS   | AT \$150 PER LOT       |
| (HALF SOLD)   | \$96,000               |
| EXPENSE OF SUBDIVIDING, ADVERTISING COMMISSIONS ETC. \$30,000                                     |                        |
| NET PROFIT TO SUBDIVIDER  | \$66,000               |
| NET LOSS TO PUBLIC  | (ABOUT) \$60,000       |
| PLUS SINGLE TAX PAYMENTS ON UNPRODUCTIVE ACREAGE FOR 4 YEARS WHEN LAND GOES BACK INTO FARMS AGAIN |                        |



SOURCE: Normand Harris, «What's What in Western Real Estate - Edmonton, the City of the North», *Saturday Night*, vol. 25, No 40 (13 juil. 1912), p. 17.

«À travers les provinces des Prairies [...] chaque individu s'est fait spéculateur immobilier, chaque village ou ville a vécu dans l'espoir de devenir une cité ou un centre important. Presque tout le monde a fait de l'argent à un moment donné en vendant des propriétés à des citoyens, à des visiteurs ou à des investisseurs de l'extérieur, à des spéculateurs d'autres villes, à des consortiums qui ont ensuite exploité ces mêmes propriétés ou des regroupements de celles-ci en les subdivisant, à des chevaliers d'industrie venus des États-Unis, qui ont acheté des terres à quelques milles des centres-villes pour ensuite inonder les journaux de l'est du Canada ou de l'Angleterre d'annonces flamboyantes du genre «centre résidentiel de choix» à proximité de telle ou telle ville ou centre en pleine expansion, ou appelé à devenir le siège social d'une compagnie ferroviaire et d'un complexe industriel [...] Tout cela était éphémère et constituait la conséquence naturelle d'un progrès factice un sous-produit de l'enthousiasme propre aux gens des Prairies».

Si l'expansion territoriale des villes et la promotion foncière, au cours de la période d'avant 1914, étaient basées sur des notions grandement exagérées concernant les pourcentages de croissance éventuelle, les responsables urbains avaient des preuves assez convaincantes pour étayer leurs espoirs, puisque la quatrième tendance notable de la période était la hausse rapide du degré d'urbanisation. Aucune autre région du Canada n'a connu, en dix ans, une expansion aussi vigoureuse que celle qu'on enregistre dans les provinces des Prairies entre 1901 et 1911. En gros, l'expansion urbaine dans les Prairies passa de 19,3% de la population totale en 1901 à 28,8% en 1911, soit une augmentation de 9,5%. Moins de 100 000 habitants habitaient en ville en 1901; en 1911, ce nombre était passé à près de 400 000. Au cours de la même période, le taux de croissance de la population urbaine dans les Maritimes était seulement de 6,5% (de 26,5% à 32,7%); au Québec, de 7,7% (de 38,2% à 45,9%); en Ontario, de 9,2% (de 43,6% à 52,8%); et en Colombie-Britannique, de 4,5% (de 46,4% à 50,9%). (Appendice, tableau VIII) Bien sûr, la relative jeunesse de la région était en grande partie responsable de ce taux d'urbanisation. Ce phénomène indiquait nettement que les provinces des Prairies entraient dans une ère décisive de changement et que les centres urbains jouaient un rôle prépondérant dans le développement de la région.

### *Déclin et consolidation, 1914-1930*

L'année 1913 constitue un point tournant dans l'histoire de l'expansion urbaine des Prairies. Avant, c'était la prospérité et la croissance à un rythme accéléré; par la suite, ce fut, pendant plusieurs décennies, la stagnation relative et la crise presque ininterrompue. Malgré quelques brèves années de prospérité au cours de la décennie 1920, on peut dire que la période de 1913 à 1930 fut marquée par l'incertitude ou par une expansion modeste en ce qui concerne les centres urbains des Prairies. Cette

tendance se manifeste dans bon nombre de secteurs. Sur le plan national, les Prairies cessent d'être la région la plus progressive, passant même au dernier rang en termes de concentration urbaine. De 1911 à 1931, le pourcentage de la population urbaine des Prairies s'accroît d'un maigre 3,5%, tandis qu'il augmente de 16,4% en Colombie-Britannique, de 12,5% en Ontario, de 13,8% au Québec et de 2,2% dans les Maritimes. (Appendice, tableau VIII)

Ce déclin rapide s'inscrit dans un contexte plus large de difficultés économiques: une grave récession, en 1913, suivie par le bouleversement de la guerre et par une reprise lente - événements qui nuisirent au développement urbain dans les Prairies. On ne peut guère parler de boom économique dans les villages, villes et cités des Prairies entre 1913 et 1930. La récession qui précéda immédiatement la première guerre mondiale coïncida avec la baisse de la grande expansion agricole dans l'Ouest. L'économie du blé - avec ses infrastructures de commerce et de transport, et ses institutions principales - est établie et bien en place. Dans les années 1920, la mise en marché et le financement de machines agricoles plus puissantes continuent à aller de l'avant, mais l'échelle et le taux de la croissance atteignent un niveau beaucoup moins élevé. Comme le note V. C. Fowke: «Le boom dans l'investissement, qui avait caractérisé les premières années du XX<sup>e</sup> siècle, était chose du passé en 1913, et, en conséquence, le Canada, de même que les provinces des Prairies, eut à faire face à de graves difficultés économiques».

La Grande Guerre créa un stimulant artificiel qui retarda les effets de la diminution du taux de croissance, mais ces mêmes effets se firent sentir dans les années qui suivirent la guerre. La stagnation économique, causée par l'inflation, par une grave récession et par une sécheresse prolongée, marqua le début des années 1920.

En contraste avec le début de la décennie, la fin des années 1920 constitue une période de prospérité et d'expansion relatives. Les observateurs contemporains attribuèrent les progrès accomplis au cours de ces années à la réapparition des conditions que la récession de 1913 et la guerre avaient momentanément fait disparaître. Si l'on considère les centres urbains, on note plusieurs progrès significatifs, fruits de la relative prospérité de la période qui suivit 1924. La révolution majeure issue de la mécanisation de l'industrie agricole dans les Prairies, où le cheval céda la place aux camions, aux tracteurs et aux moissonneuses-batteuses, augmenta la dépendance des fermiers par rapport aux services et aux techniques spécialisés qu'offraient les villes. C'est au cours de ces années, également, que fut installé le réseau routier des Prairies, qui allait apporter des changements spectaculaires dans les relations entre la ville et la campagne. Concurrément, l'avion commençait à doter les grands centres urbains de moyens additionnels de communication. Les Prairies semblaient une fois encore s'engager sur la voie d'une rapide expansion.

Les similitudes entre la fin des années 1920 et le boom qui avait pré-

céde la guerre étaient cependant plus apparentes que réelles. Bien qu'un grand nombre d'activités, prises individuellement, ressemblaient beaucoup à celles des années d'avant 1914, leur importance sur le plan collectif était bien différente. V. C. Fowke, analysant cette période, écrit:

«Collectivement, le processus économique relié à la région du blé a été, avant 1914, d'une ampleur telle qu'il aurait pu influencer l'économie canadienne toute entière et communiquer sa vitalité à toute la zone commerciale de l'Atlantique-Nord. En quantités absolues, l'immigration, l'occupation et le développement des terres, de même que la création de capitaux, qui accompagnèrent l'économie céréalière dans la dernière moitié des années 1920, étaient moins élevés qu'avant la guerre. En termes relatifs, cependant, la diminution fut encore plus grande, parce que les autres régions en voie de développement ailleurs dans le pays [le nord du Québec et de l'Ontario et la Colombie-Britannique] s'étaient hissées au premier rang sur la scène nationale et parce que la région du blé n'avait plus cette importance unique qu'elle possédait auparavant. Les possibilités offertes aux éventuels colons, dans l'Ouest, ne pouvaient plus capter l'attention du pays ou servir de force de cohésion dans l'économie canadienne».

L'influence de ces courants sur les centres urbains des Prairies fut considérable. En termes généraux, la population des villes de la région n'augmenta que de 47,5% de 1916 à 1931 (de 408 000 à 602 000 habitants), comparativement à une hausse de 684,5% de 1901 à 1916 (de 52 000 à 408 000 habitants). Le nombre de citadins s'accrût de 30,5%, passant de 121 000 à 158 000, comparativement à 278% (de 32 000 à 121 000), au cours de la période antérieure. Les villes n'augmentèrent que de 64,5% (de 76 000 à 125 000 habitants), comparativement à un taux de croissance de 300% (de 19 000 à 76 000 habitants) de 1901 à 1916. Le nombre des cités (2), villes (4) et villages (121) érigés civilement depuis 1916 contrastait singulièrement avec l'augmentation rapide qui marqua la période précédente. Au niveau national, plusieurs grandes agglomérations urbaines des Prairies, en particulier Winnipeg, Brandon, Portage la Prairie, Regina, Moose Jaw et Yorkton, virent leur importance diminuer par rapport aux autres villes canadiennes.

Bien que quelques cités de la région eussent perdu leur rang par rapport à d'autres cités canadiennes, aucune n'avait subi une baisse de population de 1911 à 1931. Ce fut plutôt une période au cours de laquelle les grands centres virent leur population s'accroître graduellement. Quant aux villes et aux villages, un certain nombre subirent une diminution de population. (Appendice, tableaux II, III, IV) Pour ces localités, et pour d'autres où le taux de croissance fut très lent, le seul facteur de progrès était néanmoins le fait d'approvisionner un arrière-pays agricole pourtant limité et peu prospère. Par contre, les grandes cités de la région, spécialement Winnipeg, Regina, Calgary, Edmonton et Saskatoon, avaient atteint

le point où elles étaient assurées d'une croissance lente, mais régulière, du fait de leurs relations extra-provinciales, combinées aux services qu'elles offraient à l'intérieur de leurs provinces respectives.

Le progrès des cités de la région, entre le moment où elles atteignirent le sommet de leur expansion, en 1913, et la grande crise provoquée par la dépression, n'a donc rien de remarquable. Mais il y eut d'importants changements dans l'ensemble du réseau urbain des Prairies qui méritent une mention, même si ces changements sont affaire de «degré» plutôt que de «nature». Le principal est le déclin de Winnipeg comme métropole, qui survint à la suite de plusieurs événements, comme l'ouverture du canal de Panama en 1914, qui permit à Vancouver de pénétrer dans les Prairies; la diffusion des fonctions commerciales de Winnipeg dans l'économie du blé, par suite de la formation des pools provinciaux du blé dans les années 1920, ce qui eut pour effet d'enlever des revenus et des prérogatives aux sièges sociaux des entreprises privées centrées autour du commerce du blé; l'érosion des échelles de tarifs préférentiels ferroviaires, qui entraîna l'accaparement progressif, par les autres villes des Prairies, de quelques-unes des fonctions assumées par Winnipeg dans le domaine du commerce et des approvisionnements. À cela s'ajoute une baisse de l'importance du blé et une augmentation dans d'autres secteurs de production, comme ceux de la viande, du beurre et du fromage, - domaines dans lesquels Winnipeg vit sa position de métropole menacée par d'autres cités des Prairies. Tous ces changements diminuèrent l'appui commercial et financier que Winnipeg recevait de l'arrière-pays, mais sans laisser présager de modifications majeures dans le réseau urbain de base des Prairies. Bien que la population se déplaçât progressivement vers l'ouest et que le rôle des autres villes des Prairies s'accrût aux dépens de Winnipeg, la structure urbaine en place en 1913 - Winnipeg en étant le sommet - se maintint à un haut niveau de stabilité jusqu'en 1930 et au-delà.

En dépit de cette stabilité, l'apparition de la sécheresse et de la dépression, en 1929-1930, marqua la fin d'une ère d'expansion urbaine dans les Prairies. La croissance spectaculaire de la région avait déjà cessé en 1913, mais les contemporains continuaient d'espérer et entretenaient même la certitude, durant les décennies 1910 et 1920, que la prospérité ne tarderait pas à réapparaître. En particulier, les brèves périodes de prospérité des années 1920 furent perçues comme le commencement d'une nouvelle remontée. La dépression, cependant, ne tarderait pas à anéantir tout espoir, même chez les plus optimistes. Au milieu des années 1930, et cela pour la première fois de leur histoire, les agglomérations urbaines des Prairies allaient concentrer leurs efforts non plus sur la croissance, mais sur la survie.

### Note bibliographique

Plusieurs articles utiles, parus récemment, constituent une introduction tant aux études concernant l'histoire urbaine qu'aux méthodes utilisées par leurs auteurs. La meilleure analyse est celle de Gilbert A. Stelter, «A Sense of Time and Place: The Historian's Approach to Canada's Urban Past», dans *The Canadian City: Essays in Urban History*, Gilbert A. Stelter et Alan F. J. Artibise, édit. (Toronto, 1977), pp. 420-441. Les autres articles sont les suivants: «Localism or Parochialism in Canadian History?», par J. M. S. Careless, dans *B. C. Perspectives*, vol. 2 (1972), pp. 4-14; «The Study of the Urban Past: Approaches by Geographers», par J. T. Lemon, dans *Historical Papers 1973* (Canadian Historical Association), pp. 179-190; «Living In and Building Up the Canadian City: A Review of Studies on the Urban Past», par John C. Weaver, dans *Plan Canada*, vol. 15, n° 2 (septembre 1975), pp. 111-117; «Urban History Comes of Age: A review of Current Research», par Gilbert A. Stelter et Alan F. J. Artibise, dans *City Magazine*, vol. 3, n° 1 (octobre 1977), pp. 22-36; et «Urban History in Canada», par Gilbert A. Stelter, dans *The History and Social Science Teacher*, vol. 14, n° 3 (printemps 1979), pp. 185-194. Pour une bibliographie plus complète, voir «Canadian Urban Studies: Select Bibliography», par Alan F. J. Artibise, dans *Communiqué: Canadian Studies*, vol. 3, n° 3 (avril 1977), pp. 51-124.

Bien qu'il n'existe pas, sous forme de volume, d'étude complète portant sur l'expansion urbaine dans les Prairies, il y a plusieurs bons articles consacrés à cette région. Citons entre autres: «The Urbanization of the Canadian Prairies, 1871-1916», par Paul Voisey, dans *Histoire sociale/Social History*, vol. VIII, n° 15 (mai 1975), pp. 77-101; «Aspects of Urban Life in the West, 1870-1914», par J. M. S. Careless, dans *The Canadian City: Essays in Urban History*, Gilbert A. Stelter et Alan F. J. Artibise, édit. (Toronto, 1977); «Large Urban Places in the Prairie Provinces - Their Development and Location», par K. Lenz, dans *Canada's Changing Geography*, R. L. Geltilcore, édit. (Toronto, 1967); «Urban Growth In Western Canada, 1881-1961», par L. D. McCann, dans *The Albertan Geographer*, n° 5 (1969), pp. 65-74; et «Patterns of Prairie Urban Development, 1871-1951», dans *The Great Chatauqua: Aspects of Western and Maritime History* (à paraître en 1981), D. J. Bercuson et P. A. Buckner, édit. Mentionnons deux collections d'articles fort utiles, qui contiennent aussi des études sur la Colombie-Britannique: *Cities in the West: Papers of the Western Canada Urban History Conference* (Ottawa, 1975), A. R. McCormack et Ian MacPherson, édit., et *Town and City: Aspects of Western Canadian Urban Development* (à paraître en 1981), Alan F. J. Artibise, édit. Il y a aussi plusieurs articles sur les Prairies dans *The Usable Urban Past; Planning and Politics in the Modern Canadian City*, Alan F. J. Artibise et Gilbert A. Stelter, édit. (Toronto, 1979). Enfin, des numéros de *Urban History Review* contiennent des articles sur les villes et cités des Prairies.

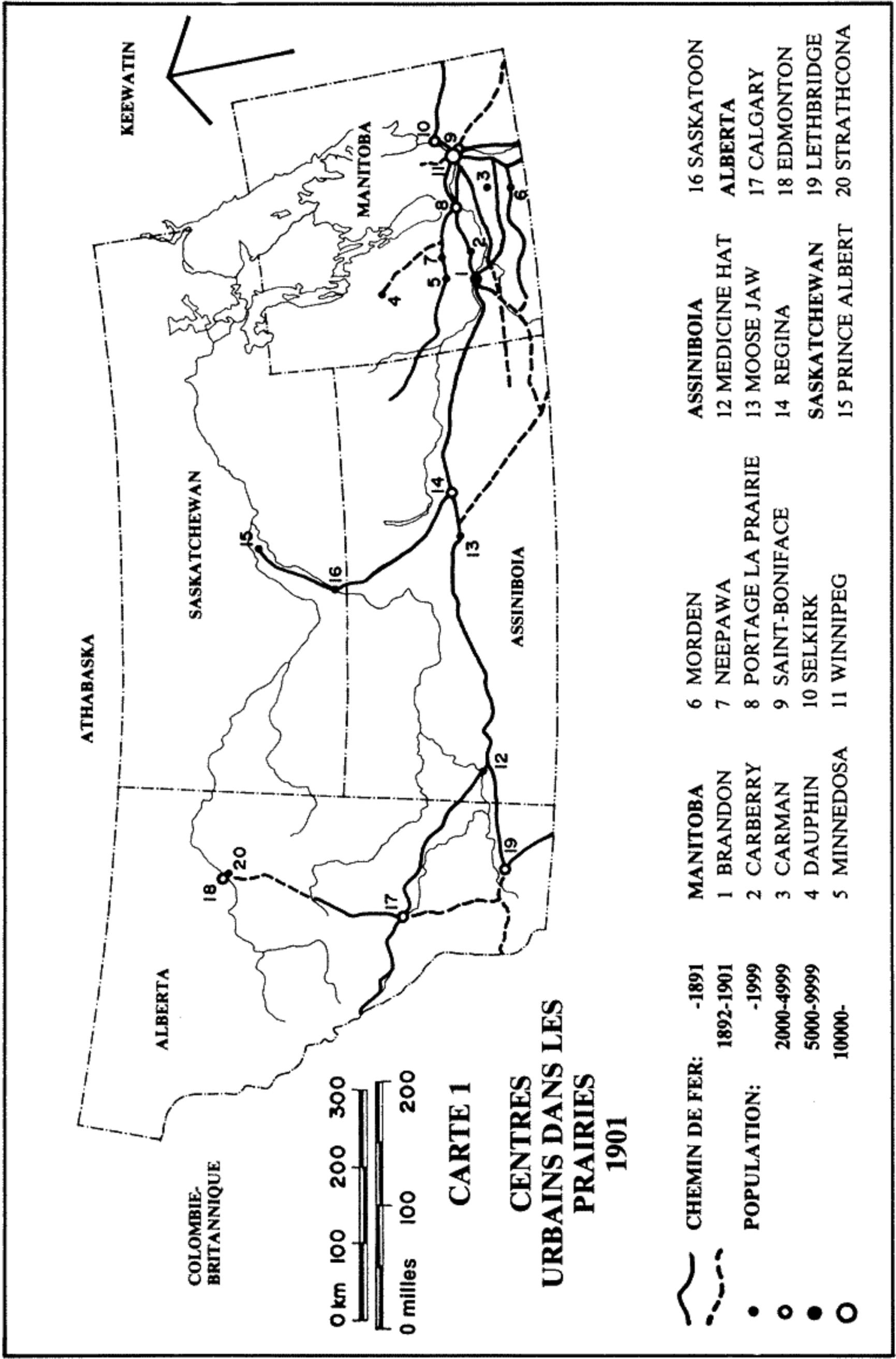
On ne peut étudier le phénomène de l'expansion urbaine dans les Prairies de façon isolée. Parmi les études les plus importantes, mentionnons: «The rate of Settlement of the Canadian Prairies, 1870-1911», par K. H. Norris, dans *Journal of Economic History*, vol. XXXV (juin 1975), pp. 410-427; *Prairie Settlement: The Geographical Setting* (Toronto, 1934), de W. A. Mackintosh; et *The National Policy and the Wheat Economy* (Toronto, 1957), de V. C. Fowke.

Il existe de multiples monographies de villes et de cités de l'Ouest. Un grand nombre de celles-ci sont énumérées dans l'ouvrage d'Alan F. J. Artibise intitulé *Western Canada Since 1870: A Select Bibliography and Guide* (Vancouver, 1978).

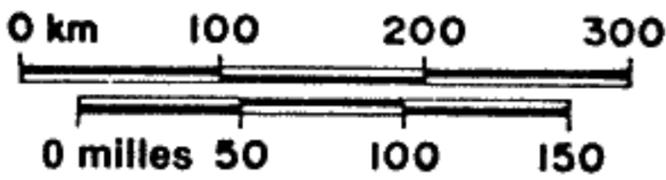
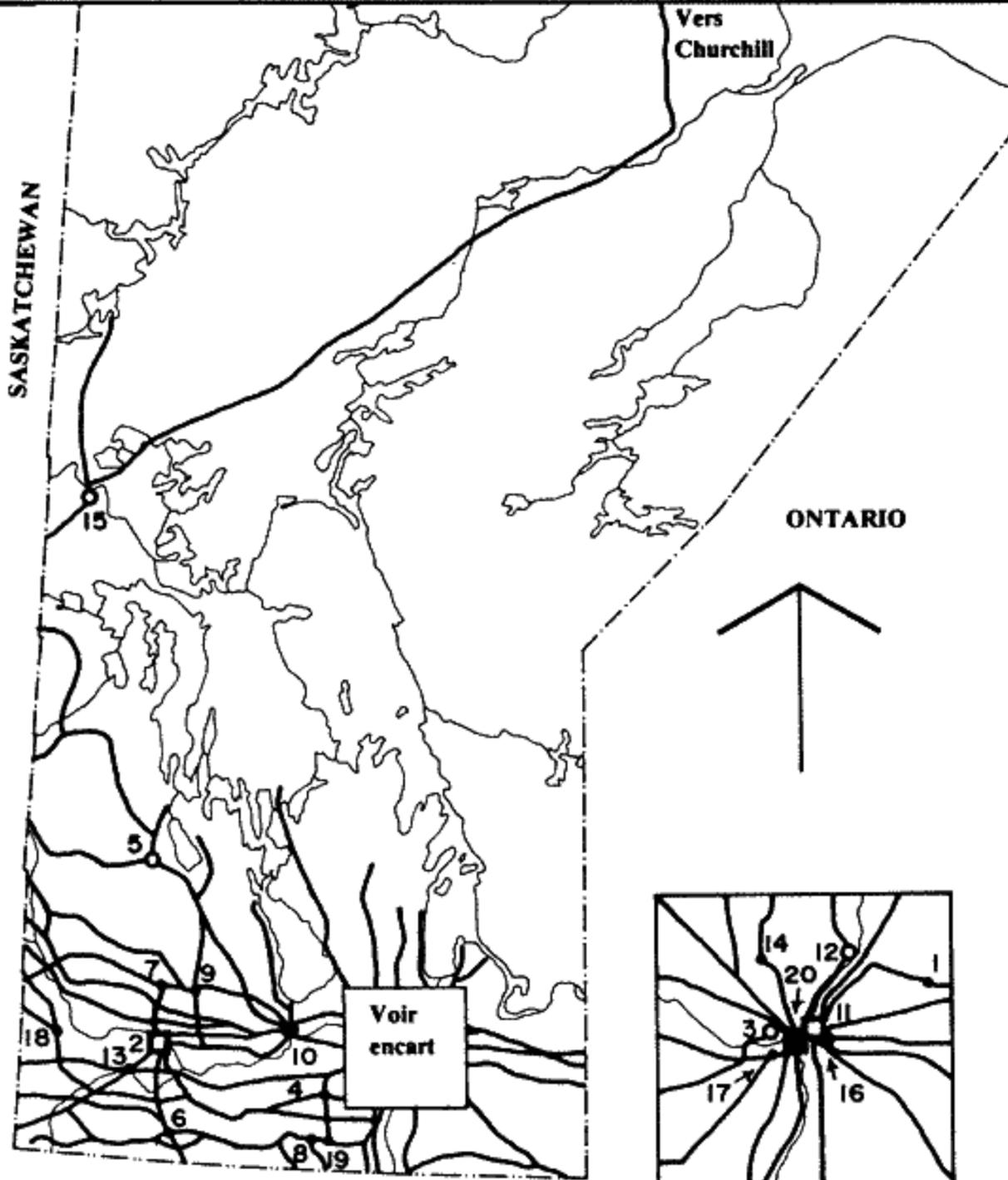
## *Cartes et tableaux*

|         |  |
|---------|--|
| Carte 1 | Centres urbains dans les Prairies, 1901. |
| Carte 2 | Centres urbains au Manitoba, 1931.       |
| Carte 3 | Centres urbains en Saskatchewan, 1931.   |
| Carte 4 | Centres urbains en Alberta, 1931.        |

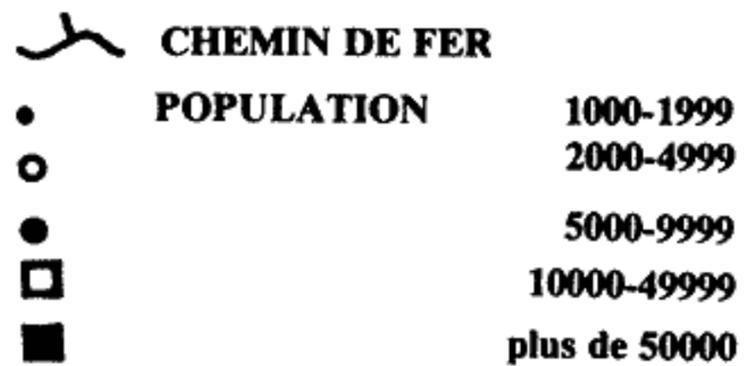
|              |  |
|--------------|--|
| Tableau I    | Croissance de la population rurale et urbaine dans les Territoires du Nord-Ouest et les provinces des Prairies, 1871-1931. |
| Tableau II   | Croissance de la population dans les villages, villes et cités du Manitoba, 1871-1931.                                     |
| Tableau III  | Croissance de la population dans les villages, villes et cités de la Saskatchewan, 1881-1931.                              |
| Tableau IV   | Croissance de la population dans les villages, villes et cités de l'Alberta, 1881-1931.                                    |
| Tableau V    | Classement de quelques cités canadiennes selon la population, 1901-1931.   |
| Tableau VI   | Croissance de la population dans quelques cités des Prairies, 1871-1931.   |
| Tableau VII  | Superficie et densité de population dans les vingt cités les plus peuplées du Canada, 1921.                                |
| Tableau VIII | Pourcentage de la population urbaine dans les différentes régions du Canada, 1901-1931.                                    |



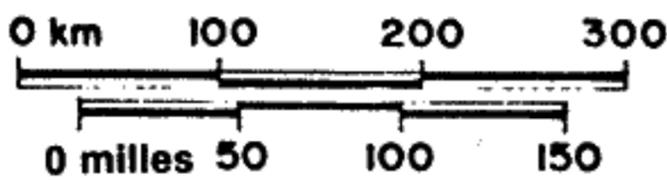
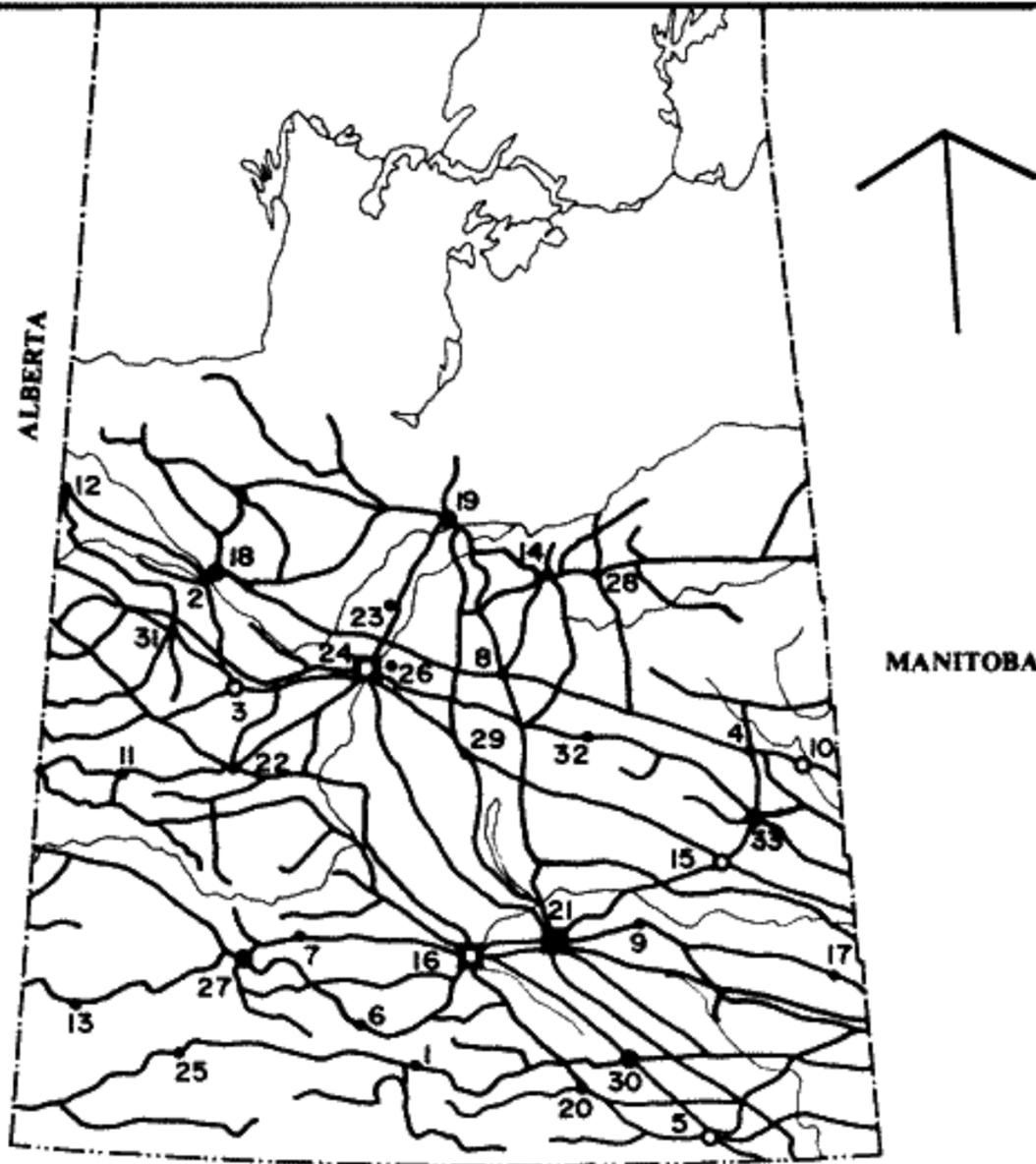
- |              |                       |             |
|--------------|-----------------------|-------------|
| 1 BEAUSÉJOUR | 9 NEEPAWA             | 17 TUXEDO   |
| 2 BRANDON    | 10 PORTAGE LA PRAIRIE | 18 VIRDEN   |
| 3 BROOKLANDS | 11 SAINT-BONIFACE     | 19 WINKLER  |
| 4 CARMAN     | 12 SELKIRK            | 20 WINNIPEG |
| 5 DAUPHIN    | 13 SOURIS             |             |
| 6 KILLARNEY  | 14 STONEWALL          |             |
| 7 MINNEDOSA  | 15 THE PAS            |             |
| 8 MORDEN     | 16 TRANSCONA          |             |



**Carte 2**  
**Centres urbains**  
**au Manitoba**  
**1931**



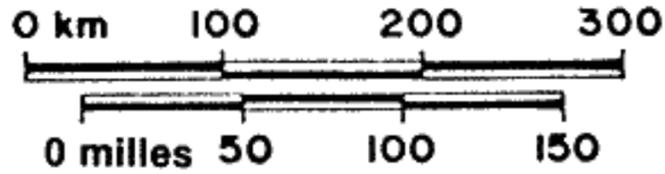
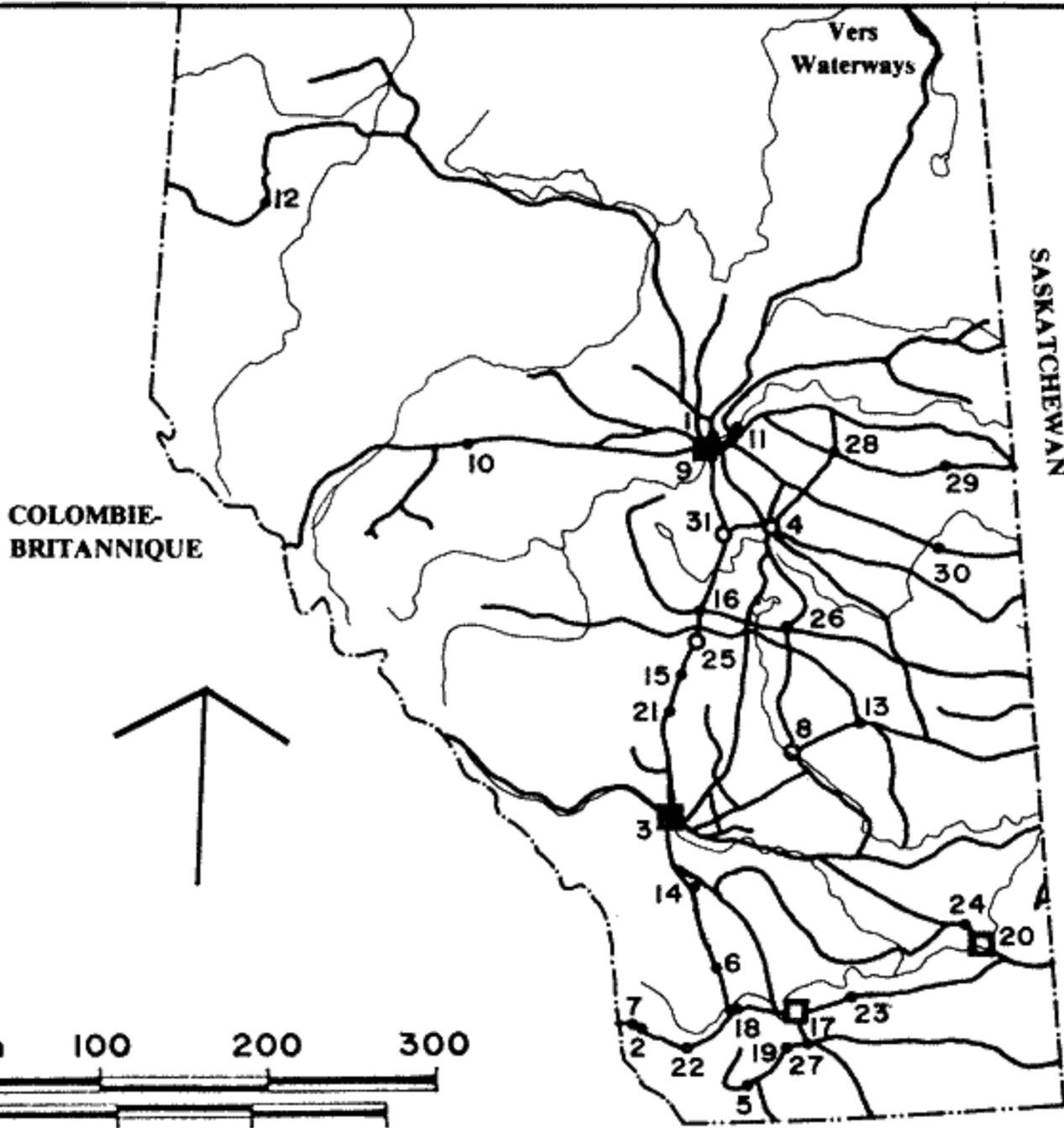
- |               |                     |                  |
|---------------|---------------------|------------------|
| 1 ASSINIBOIA  | 12 LLOYDMINSTER     | 23 ROSTHERN      |
| 2 BATTLEFORD  | 13 MAPLE CREEK      | 24 SASKATOON     |
| 3 BIGGAR      | 14 MELFORT          | 25 SHAUNAVON     |
| 4 CANORA      | 15 MELVILLE         | 26 SUTHERLAND    |
| 5 ESTEVAN     | 16 MOOSE JAW        | 27 SWIFT CURRENT |
| 6 GRAVELBOURG | 17 MOOSOMIN         | 28 TISDALE       |
| 7 HERBERT     | 18 NORTH BATTLEFORD | 29 WATROUS       |
| 8 HUMBOLDT    | 19 PRINCE ALBERT    | 30 WEYBURN       |
| 9 INDIAN HEAD | 20 RADVILLE         | 31 WILKIE        |
| 10 KAMSACK    | 21 REGINA           | 32 WYNYARD       |
| 11 KINDERSLEY | 22 ROSETOWN         | 33 YORKTON       |



- |  |                      |               |
|--|----------------------|---------------|
|  | <b>CHEMIN DE FER</b> |               |
|  | <b>POPULATION</b>    | 1000-1999     |
|  |                      | 2000-4999     |
|  |                      | 5000-9999     |
|  |                      | 10000-49999   |
|  |                      | plus de 50000 |

**Carte 3**  
**Centres urbains**  
**en Saskatchewan**  
**1931**

- |                      |                  |               |
|----------------------|------------------|---------------|
| 1 BEVERLEY           | 12 GRAND PRAIRIE | 23 RAYMOND    |
| 2 BLAIRMORE          | 13 HANNA         | 24 REDCLIFFE  |
| 3 CALGARY            | 14 HIGH RIVER    | 25 RED DEER   |
| 4 CAMROSE            | 15 INNISFAIL     | 26 STETTLER   |
| 5 CARDSTON           | 16 LACOMBE       | 27 TABER      |
| 6 CLARESHOLM         | 17 LETHBRIDGE    | 28 VEGREVILLE |
| 7 COLEMAN            | 18 MACLEOD       | 29 VERMILION  |
| 8 DRUMHELLER         | 19 MAGRATH       | 30 WAINWRIGHT |
| 9 EDMONTON           | 20 MEDICINE HAT  | 31 WETASKIWIN |
| 10 EDSON             | 21 OLDS          |               |
| 11 FORT SASKATCHEWAN | 22 PINCHER CREEK |               |



- |  |                      |               |
|--|----------------------|---------------|
|  | <b>CHEMIN DE FER</b> |               |
|  | <b>POPULATION</b>    | 1000-1999     |
|  |                      | 2000-4999     |
|  |                      | 5000-9999     |
|  |                      | 10000-49999   |
|  |                      | plus de 50000 |

**Carte 4**  
**Centres urbains**  
**en Alberta**  
**1931**

# TABLEAU I

## CROISSANCE DE LA POPULATION RURALE ET URBAINE (a) DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST ET LES PROVINCES DES PRAIRIES, 1871-1931

| Territoires du Nord-Ouest | (en milliers) |         | Population totale des Prairies |                  |        |         |           |     |      |
|---------------------------|---------------|---------|--------------------------------|------------------|--------|---------|-----------|-----|------|
|                           | rurale        | urbaine | Manitoba rurale                | Manitoba urbaine | rurale | urbaine | % urbaine |     |      |
| 1871                      | 48            | —       | 25                             | —                | 73     | —       | 0         |     |      |
| 1881                      | 56            | —       | 52                             | 10               | 108    | 10      | 8         |     |      |
| 1891                      | 95            | 4       | 111                            | 41               | 206    | 45      | 18        |     |      |
| Alberta Saskatchewan      |               |         |                                |                  |        |         |           |     |      |
|                           | rurale        | urb.    | rurale                         | urb.             |        |         |           |     |      |
| 1901                      | 61            | 12      | 86                             | 6                | 192    | 64      | 339       | 81  | 19,3 |
| 1911                      | 264           | 110     | 413                            | 80               | 269    | 193     | 946       | 383 | 28,8 |
| 1921                      | 411           | 177     | 630                            | 128              | 341    | 269     | 1 382     | 574 | 29,3 |
| 1931                      | 504           | 228     | 735                            | 187              | 357    | 343     | 1 596     | 758 | 32,2 |

Note: (a) En 1871, 1881 et 1891, la classe urbaine comprend tous les villages, villes et cités, sans égard à leur population. De 1901 à 1931, la population urbaine comprend les villages, villes et cités de 1 000 habitants et plus, de même que les municipalités rurales entourant les grandes cités. Plus tard, ces municipalités furent définies comme faisant partie des régions métropolitaines soumises au recensement.

Sources: *Recensement du Canada, 1931* et *Recensement du Canada, 1956* - «Rapport analytique: Population rurale et urbaine», p. 26

## TABLEAU II

### Croissance de la population dans les villages, villes et cités du Manitoba, 1871-1931 (a)

|                    | DATE D'ÉRECTION |       | POPULATION |      |       |        |        |        |        |         |         |         |         |         |
|--------------------|-----------------|-------|------------|------|-------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|
|                    | Village         | Ville | Cité       | 1871 | 1881  | 1886   | 1891   | 1901   | 1906   | 1911    | 1916    | 1921    | 1926    | 1931    |
| Centre urbain      |                 |       |            |      |       |        |        |        |        |         |         |         |         |         |
| Beauséjour         | 1908            | 1912  | —          | —    | —     | —      | —      | —      | —      | 847     | 879     | 994     | 996     | 1 139   |
| Brandon            | —               | —     | 1882       | —    | 2 348 | 3 778  | 5 620  | 10 408 | 13 839 | 15 215  | 15 397  | 16 443  | 17 082  | 2 462   |
| Brooklands         | 1921            | —     | —          | —    | —     | —      | —      | —      | —      | —       | —       | —       | —       | 1 418   |
| Carman             | 1899            | 1905  | —          | —    | —     | —      | 1 439  | 1 530  | 1 271  | 1 426   | 1 591   | 3 885   | 3 580   | 3 971   |
| Dauphin            | 1898            | 1901  | —          | —    | —     | —      | 1 135  | 1 670  | 2 815  | 3 200   | 3 885   | 3 885   | 3 580   | 3 971   |
| Killarney          | 1903            | —     | —          | —    | —     | —      | 585    | 1 117  | 1 010  | 989     | 871     | 901     | 901     | 1 003   |
| Minnedosa          | —               | 1883  | —          | —    | 549   | 614    | 1 052  | 1 299  | 1 483  | 1 833   | 1 505   | 1 681   | 1 681   | 1 680   |
| Morden             | —               | 1903  | —          | —    | —     | 1 176  | 1 522  | 1 437  | 1 130  | 1 261   | 1 268   | 1 354   | 1 354   | 1 416   |
| Neepawa            | —               | 1883  | —          | —    | 255   | 774    | 1 418  | 1 895  | 1 864  | 1 854   | 1 887   | 1 833   | 1 833   | 1 910   |
| Portage la Prairie | —               | 1880  | 1907       | —    | 2 028 | 3 363  | 3 901  | 5 106  | 5 892  | 5 879   | 6 766   | 6 513   | 6 513   | 6 597   |
| Saint-Boniface     | —               | 1883  | 1908       | 817  | 1 283 | 1 449  | 2 019  | 5 119  | 7 483  | 11 021  | 12 821  | 14 187  | 16 305  | 16 305  |
| Selkirk            | —               | 1882  | —          | —    | 705   | 950    | 2 188  | 2 701  | 2 977  | 3 399   | 3 726   | 4 201   | 4 201   | 4 486   |
| Souris             | —               | 1903  | —          | —    | —     | —      | 839    | 1 413  | 1 854  | 1 845   | 1 710   | 1 612   | 1 612   | 1 661   |
| Stonewall          | 1906            | 1908  | —          | —    | —     | —      | 589    | 1 074  | 1 005  | 1 152   | 1 112   | 1 043   | 1 043   | 1 031   |
| Le Pas             | —               | 1912  | —          | —    | —     | —      | —      | —      | —      | 1 270   | 1 858   | 1 925   | 1 925   | 4 030   |
| Transcona          | —               | 1912  | —          | —    | —     | —      | —      | —      | —      | 3 356   | 4 185   | 5 218   | 5 218   | 5 747   |
| Tuxedo             | —               | 1913  | —          | —    | —     | —      | —      | —      | —      | 192     | 1 062   | 717     | 717     | 1 173   |
| Viriden            | 1890            | 1904  | —          | —    | —     | 606    | 901    | 1 471  | 1 550  | 1 618   | 1 361   | 1 380   | 1 380   | 1 590   |
| Winkler            | 1906            | —     | —          | —    | —     | —      | 391    | 530    | 458    | 547     | 812     | 971     | 971     | 1 005   |
| Winnipeg           | —               | —     | 1873       | 241  | 7 985 | 20 238 | 25 639 | 42 340 | 90 153 | 136 035 | 163 000 | 179 087 | 191 998 | 218 785 |

Notes: (a) Ne comprend que les centres dont la population dépassait 1 000 habitants en 1931.

Source: *Recensements du Canada, 1871-1931 et Recensements des Prairies, 1906-1926. Diverses autres sources ont également été utilisées pour fournir les renseignements concernant la période 1871-1891. Malheureusement, j'ai été incapable d'en trouver sur toutes les localités existantes au cours de ces années.*

# TABLEAU III

**Croissance de la population dans les villages, villes et cites de la Saskatchewan, 1881-1931 (a)**

| Centre urbain               | DATE D'ÉRECTION |       | POPULATION |           |       |       |        |        |        |        |        |        |
|-----------------------------|-----------------|-------|------------|-----------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|                             | Village         | Ville | Cité       | 1881-1882 | 1891  | 1901  | 1906   | 1911   | 1916   | 1921   | 1926   | 1931   |
| Assiniboia                  | 1912            | 1913  | —          | —         | —     | —     | —      | —      | 719    | 1 006  | 1 245  | 1 454  |
| Battleford                  | 1899            | 1904  | —          | —         | 609   | 933   | 1 335  | 1 436  | 1 229  | 1 018  | 1 096  | 1 096  |
| Biggar                      | 1909            | 1911  | —          | —         | —     | —     | 315    | 830    | 1 535  | 2 034  | 2 369  | 2 369  |
| Canora                      | 1905            | 1910  | —          | —         | —     | 169   | 435    | 835    | 1 230  | 1 121  | 1 179  | 1 179  |
| Estevan                     | 1899            | 1906  | —          | —         | 141   | 877   | 1 981  | 2 140  | 2 290  | 2 336  | 2 936  | 2 936  |
| Gravelbourg                 | 1912            | 1916  | —          | —         | —     | —     | —      | 463    | 1 106  | 1 201  | 1 137  | 1 137  |
| Herbert                     | 1907            | 1912  | —          | —         | —     | —     | —      | 559    | 827    | 997    | 1 009  | 1 009  |
| Humboldt                    | 1905            | 1907  | —          | —         | —     | 279   | 859    | 1 435  | 1 822  | 1 751  | 1 889  | 1 889  |
| Indian Head                 | —               | 1902  | —          | —         | 768   | 1 545 | 1 285  | 1 334  | 1 439  | 1 313  | 1 438  | 1 438  |
| Kamsack                     | 1905            | 1911  | —          | —         | —     | 204   | 473    | 1 202  | 2 002  | 1 948  | 2 087  | 2 087  |
| Kindersley                  | 1910            | 1910  | —          | —         | —     | —     | —      | 456    | 1 003  | 987    | 1 037  | 1 037  |
| Lloydminster <sup>(b)</sup> | 1903            | 1907  | —          | —         | —     | 389   | 441    | 494    | 569    | 847    | 1 516  | 1 516  |
| Maple Creek                 | 1896            | 1903  | —          | —         | 382   | 687   | 936    | 1 140  | 1 002  | 930    | 1 154  | 1 154  |
| Melfort                     | 1903            | 1907  | —          | —         | —     | 351   | 599    | 971    | 1 746  | 1 605  | 1 809  | 1 809  |
| Melville                    | 1908            | 1909  | —          | —         | —     | —     | —      | 1 816  | 2 808  | 3 352  | 3 891  | 3 891  |
| Moose Jaw                   | —               | 1884  | 1903       | C.100     | 1 200 | 1 558 | 6 249  | 13 823 | 16 934 | 19 285 | 19 039 | 21 299 |
| Moosomin                    | —               | 1887  | —          | —         | —     | 868   | 1 152  | 1 143  | 1 329  | 1 099  | 1 121  | 1 119  |
| North Battleford            | 1906            | 1906  | 1913       | —         | —     | —     | 824    | 2 105  | 3 154  | 4 108  | 4 787  | 5 986  |
| Prince Albert               | —               | 1885  | 1904       | C.500     | 1 009 | 1 785 | 3 005  | 6 254  | 6 436  | 7 558  | 7 873  | 9 905  |
| Radville                    | 1911            | 1913  | —          | —         | —     | —     | —      | 233    | 621    | 883    | 1 082  | 1 005  |
| Regina                      | —               | 1883  | 1903       | C.800     | 1 681 | 2 249 | 6 169  | 30 213 | 26 167 | 34 432 | 37 329 | 53 209 |
| Rosetown                    | 1909            | 1911  | —          | —         | —     | —     | —      | 317    | 731    | 865    | 1 142  | 1 553  |
| Rosthern                    | 1898            | 1903  | —          | —         | 413   | 918   | 1 172  | 1 200  | 1 074  | 1 273  | 1 412  | 1 412  |
| Saskatoon                   | 1901            | 1903  | 1906       | —         | 113   | 3 001 | 12 004 | 21 048 | 25 739 | 31 234 | 43 291 | 43 291 |
| Shaunavon                   | 1913            | 1914  | —          | —         | —     | —     | —      | —      | 897    | 1 146  | 1 459  | 1 716  |
| Sutherland                  | 1909            | 1912  | —          | —         | —     | —     | —      | 421    | 940    | 961    | 1 010  | 1 148  |
| Swift Current               | 1904            | 1907  | 1913       | —         | —     | 121   | 554    | 1 852  | 3 181  | 3 518  | 4 175  | 5-296  |
| Tisdale                     | 1905            | 1920  | —          | —         | —     | —     | 61     | 250    | 458    | 783    | 846    | 1 069  |
| Watrous                     | 1908            | 1909  | —          | —         | —     | —     | —      | 781    | 843    | 1 101  | 1 172  | 1 303  |

### TABLEAU III (suite)

Croissance de la population dans les villages, villes et cités de la Saskatchewan, 1881-1931 (a)

| Centre urbain | DATE D'ÉRECTION |       | POPULATION |           |      |      |       |       |       |       |       |       |
|---------------|-----------------|-------|------------|-----------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|               | Village         | Ville | Cité       | 1881-1882 | 1891 | 1901 | 1906  | 1911  | 1916  | 1921  | 1926  | 1931  |
| Weyburn       | 1900            | 1903  | 1913       | —         | —    | 113  | 966   | 2 210 | 3 050 | 3 193 | 4 119 | 5 002 |
| Wilkie        | 1908            | 1910  | —          | —         | —    | —    | —     | 537   | 815   | 778   | 1 041 | 1 222 |
| Wynyard       | 1908            | 1911  | —          | —         | —    | —    | —     | 515   | 682   | 849   | 833   | 1 042 |
| Yorkton       | 1894            | 1900  | 1928       | —         | —    | 700  | 1 363 | 2 309 | 3 144 | 5 151 | 4 458 | 5 027 |

Notes: (a) Ne comprend que les localités dont la population comptait plus de \$1 000 habitants en 1931.

b) Jusqu'en 1930, sa population se répartit entre l'Alberta et la Saskatchewan. Incorporée à l'Alberta en 1930.

Source: Voir tableau II

# Tableau IV

Croissance de la population dans les villages, villes et cités de l'Alberta, 1881-1931 (a).

|                   | DATE D'ÉRECTION |       | POPULATION |      |       |       |        |        |        |        |        |        |
|-------------------|-----------------|-------|------------|------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|                   | Village         | Ville | Cité       | 1881 | 1891  | 1901  | 1906   | 1911   | 1916   | 1921   | 1926   | 1931   |
| Centre urbain     |                 |       |            |      |       |       |        |        |        |        |        |        |
| Beverley          | —               | 1914  | —          | —    | —     | —     | —      | —      | 813    | 1 039  | 931    | 1 111  |
| Blairmore         | 1901            | 1911  | —          | —    | 231   | 449   | 1 137  | 1 219  | 1 552  | 1 609  | 1 629  | 1 629  |
| Calgary           | —               | 1884  | 1893       | 100  | 3 867 | 4 398 | 11 967 | 43 704 | 56 514 | 63 305 | 65 291 | 83 761 |
| Camrose           | 1905            | 1906  | —          | —    | 412   | 412   | 1 586  | 1 692  | 1 892  | 2 002  | 2 002  | 2 258  |
| Cardston          | 1898            | 1901  | —          | —    | 639   | 1 001 | 1 207  | 1 370  | 1 612  | 2 034  | 2 034  | 1 672  |
| Claresholm        | 1903            | 1905  | —          | —    | —     | 680   | 809    | 687    | 963    | 956    | 956    | 1 156  |
| Coleman           | 1904            | 1910  | —          | —    | —     | 915   | 1 557  | 1 559  | 1 590  | 2 044  | 2 044  | 1 704  |
| Drumheller        | 1913            | 1916  | —          | —    | —     | —     | —      | 312    | 2 499  | 2 578  | 2 578  | 2 987  |
| Edmonton          | —               | 1892  | 1904       | 263  | 700   | 2 626 | 11 167 | 31 064 | 53 846 | 58 821 | 65 163 | 79 187 |
| Edson             | 1911            | 1911  | —          | —    | —     | —     | —      | 497    | 500    | 1 138  | 1 493  | 1 547  |
| Fort Saskatchewan | 1899            | 1904  | —          | —    | 306   | 585   | 782    | 993    | 982    | 943    | 943    | 1 001  |
| Grand Prairie     | 1914            | 1919  | —          | —    | —     | —     | —      | 337    | 1 061  | 917    | 917    | 1 464  |
| Hanna             | 1912            | 1914  | —          | —    | —     | —     | —      | 711    | 1 364  | 1 400  | 1 400  | 1 490  |
| High River        | 1901            | 1910  | —          | —    | 153   | 1 018 | 1 182  | 1 182  | 1 198  | 1 377  | 1 377  | 1 459  |
| Innisfail         | 1899            | 1903  | —          | —    | 317   | 643   | 602    | 838    | 941    | 944    | 944    | 1 024  |
| Lacombe           | 1896            | 1902  | —          | —    | 499   | 1 015 | 1 029  | 1 047  | 1 133  | 1 151  | 1 151  | 1 259  |
| Lethbridge        | —               | 1890  | 1906       | —    | —     | 2 072 | 2 936  | 9 035  | 9 426  | 11 097 | 10 735 | 13 489 |
| Macleod           | —               | 1892  | —          | —    | —     | 796   | 1 144  | 1 844  | 1 811  | 1 723  | 1 715  | 1 447  |
| Magrath           | 1901            | 1907  | —          | —    | 424   | 884   | 995    | 938    | 1 069  | 1 202  | 1 202  | 1 224  |
| Medicine Hat      | 1894            | 1898  | 1906       | —    | —     | 1 570 | 3 020  | 5 608  | 9 272  | 9 634  | 9 536  | 10 300 |
| Olds              | 1896            | 1905  | —          | —    | 218   | 554   | 917    | 730    | 764    | 1 003  | 1 003  | 1 056  |
| Pincher Creek     | 1898            | 1906  | —          | —    | 335   | 589   | 1 027  | 1 026  | 888    | 1 003  | 1 003  | 1 024  |
| Raymond           | 1902            | 1903  | —          | —    | —     | 1 568 | 1 465  | 1 205  | 1 394  | 1 799  | 1 799  | 1 849  |
| Redcliff          | 1910            | 1912  | —          | —    | —     | —     | 220    | 1 294  | 1 137  | 916    | 916    | 1 192  |
| Red Deer          | 1894            | 1901  | 1913       | —    | 323   | 1 418 | 2 118  | 2 203  | 2 328  | 2 021  | 2 021  | 2 344  |
| Stettler          | —               | 1906  | —          | —    | —     | —     | 1 444  | 1 168  | 1 416  | 1 127  | 1 127  | 1 219  |
| Strathcona (b)    | —               | 1899  | 1907       | —    | —     | 1 550 | 2 921  | 5 579  | —      | —      | —      | —      |
| Taber             | 1905            | 1907  | —          | —    | —     | 578   | 1 400  | 1 412  | 1 705  | 1 342  | 1 342  | 1 279  |
| Vegreville        | 1906            | 1906  | —          | —    | —     | 344   | 1 029  | 1 156  | 1 479  | 1 721  | 1 721  | 1 659  |
| Vermilion         | 1906            | 1906  | —          | —    | —     | 623   | 625    | 929    | 1 272  | 1 203  | 1 203  | 1 270  |
| Wainwright        | —               | 1910  | —          | —    | —     | —     | 788    | 818    | 975    | 1 028  | 1 028  | 1 147  |
| Wetaskiwin        | 1899            | 1902  | 1906       | —    | —     | 550   | 1 652  | 2 048  | 2 061  | 1 884  | 1 884  | 2 125  |

Sources: Voir tableau II.

Notes: (a) Ne comprend que les localités dont la population dépassait les 1 000 habitants en 1931

(b) Annexée à Edmonton en 1911. Le total pour Edmonton en 1911 inclut Strathcona.

# TABLEAU V

## Classement de quelques cités canadiennes selon la population, 1901-1931

| Rang | 1901           | 1911         | 1921       | 1931           |
|------|----------------|--------------|------------|----------------|
| 1    | Montréal       | Montréal     | Montréal   | Montréal       |
| 2    | Toronto        | Toronto      | Toronto    | Toronto        |
| 3    | Québec         | WINNIPEG     | WINNIPEG   | Vancouver      |
| 4    | Ottawa         | Vancouver    | Vancouver  | WINNIPEG       |
| 5    | Hamilton       | Ottawa       | Hamilton   | Hamilton       |
| 6    | WINNIPEG       | Hamilton     | Ottawa     | Québec         |
| 7    | Halifax        | Québec       | Québec     | Ottawa         |
| 8    | Saint John     | Halifax      | CALGARY    | CALGARY        |
| 9    | London         | London       | London     | EDMONTON       |
| 10   | Vancouver      | CALGARY      | EDMONTON   | London         |
| 11   | Victoria       | Saint John   | Halifax    | Windsor        |
| 12   | Kingston       | Victoria     | Saint John | Verdun         |
| 13   | Brantford      | REGINA       | Victoria   | Halifax        |
| 14   | Hull           | EDMONTON     | Windsor    | REGINA         |
| 15   | Windsor        | Brantford    | REGINA     | Saint John     |
| 16   | Sherbrooke     | Kingston     | Brantford  | SASKATOON      |
| 17   | Guelph         | Peterborough | SASKATOON  | Victoria       |
| 18   | Charlottetown  | Hull         | Verdun     | Trois-Rivières |
| 19   | Trois-Rivières | Windsor      | Hull       | Kitchener      |
|      | —              | —            | —          | —              |
| 36   | —              | SASKATOON    | —          | —              |
|      | —              | —            | —          | —              |
| 73   | CALGARY        | —            | —          | —              |
|      | —              | —            | —          | —              |
| 77   | EDMONTON       | —            | —          | —              |
|      | —              | —            | —          | —              |
| 97   | REGINA         | —            | —          | —              |
|      | —              | —            | —          | —              |
| 110  | SASKATOON      | —            | —          | —              |

## TABLEAU VI

### Croissance de la population dans quelques cités des prairies, 1871-1931 (a)

| Cité               | 1871 | 1881  | 1891   | 1901   | 1906   | 1911    | 1916    | 1921    | 1926    | 1931    |
|--------------------|------|-------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Winnipeg           | 241  | 7 985 | 25 639 | 42 340 | 90 153 | 136 035 | 163 000 | 179 087 | 198 998 | 218 785 |
| Calgary-           | —    | 100   | 3 867  | 4 398  | 11 967 | 43 704  | 56 514  | 63 305  | 65 291  | 83 761  |
| Edmonton (b)       | —    | 263   | 700    | 4 176  | 14 088 | 31 064  | 53 846  | 58 821  | 65 163  | 79 187  |
| Regina             | —    | c.800 | 1 681  | 2 249  | 6 169  | 30 213  | 26 167  | 34 432  | 37 329  | 53 209  |
| Saskatoon          | —    | —     | —      | 113    | 3 001  | 12 004  | 21 048  | 25 739  | 31 234  | 43 291  |
| Moose Jaw          | —    | c.100 | 1 200  | 1 558  | 6 249  | 13 823  | 16 934  | 19 285  | 19 039  | 21 299  |
| Brandon            | —    | —     | 3 778  | 5 620  | 10 408 | 13 839  | 15 215  | 15 397  | 16 443  | 17 082  |
| Saint-Boniface     | 817  | 1 283 | 1 553  | 2 019  | 5 119  | 7 483   | 11 021  | 12 821  | 14 187  | 16 305  |
| Lethbridge         | —    | —     | —      | 2 072  | 2 936  | 9 035   | 9 436   | 11 097  | 10 735  | 13 489  |
| Medicine Hat       | —    | —     | —      | 1 570  | 3 020  | 5 608   | 9 272   | 9 634   | 9 536   | 10 300  |
| Prince Albert      | —    | c.500 | 1 009  | 1 785  | 3 005  | 6 254   | 6 436   | 7 558   | 7 873   | 9 905   |
| Portage la Prairie | —    | —     | 3 363  | 3 901  | 5 106  | 5 892   | 5 879   | 6 766   | 6 513   | 6 597   |
| North Battleford   | —    | —     | —      | —      | 824    | 2 105   | 3 154   | 4 108   | 4 787   | 5 986   |
| Swift Current      | —    | —     | —      | 121    | 554    | 1 852   | 3 181   | 3 518   | 4 175   | 5 296   |
| Yorkton            | —    | —     | —      | 700    | 1 363  | 2 309   | 3 144   | 5 151   | 4 458   | 5 027   |
| Weyburn            | —    | —     | —      | 113    | 966    | 2 210   | 3 050   | 3 193   | 4 119   | 5 002   |

Notes: (a) Le tableau n'indique que les centres qui, en 1931, étaient constitués en cité et comptaient plus de 5 000 habitants.

(b) À partir de 1901, les chiffres pour Edmonton comprennent ceux de Strathcona. Voir tableau IV.

Sources: Voir tableau II.

## TABLEAU VII

**Superficie et densité de la population  
dans les vingt cités les plus peuplées du Canada, 1921**

| Cité       | RANG      |            | Population | Superficie<br>en milles<br>carrés | Population<br>par mille<br>carré |
|------------|-----------|------------|------------|-----------------------------------|----------------------------------|
|            | en popul. | en densité |            |                                   |                                  |
| Montréal   | 1         | 3          | 618 506    | 50,24                             | 12 311                           |
| Toronto    | 2         | 1          | 521 893    | 25,89                             | 20 158                           |
| Winnipeg   | 3         | 9          | 179 087    | 23,22                             | 7 712                            |
| Vancouver  | 4         | 10         | 117 217    | 16,89                             | 6 703                            |
| Hamilton   | 5         | 6          | 114 151    | 12,11                             | 9 426                            |
| Ottawa     | 6         | 2          | 107 843    | 6,44                              | 16 745                           |
| Québec     | 7         | 5          | 95 193     | 8,84                              | 10 768                           |
| Calgary    | 8         | 19         | 63 305     | 40,50                             | 1 563                            |
| London     | 9         | 11         | 60 959     | 10,03                             | 6 077                            |
| Edmonton   | 10        | 20         | 58 821     | 42,50                             | 1 384                            |
| Halifax    | 11        | 8          | 58 372     | 6,72                              | 8 686                            |
| Saint John | 12        | 16         | 47 166     | 14,31                             | 3 296                            |
| Victoria   | 13        | 13         | 38 727     | 7,25                              | 5 341                            |
| Windsor    | 14        | 7          | 38 591     | 4,26                              | 9 058                            |
| Regina     | 15        | 17         | 34 432     | 13,17                             | 2 614                            |
| Brantford  | 16        | 12         | 29 440     | 4,93                              | 5 972                            |
| Saskatoon  | 17        | 18         | 25 739     | 12,50                             | 2 059                            |
| Verdun     | 18        | 4          | 25 001     | 2,22                              | 11 262                           |
| Hull       | 19        | 15         | 24 117     | 6,25                              | 3 859                            |
| Sherbrooke | 20        | 14         | 23 515     | 4,85                              | 4 848                            |

Source: *Recensement du Canada, 1921*, vol. I.

## TABLEAU VIII

**Pourcentage de la population urbaine (a) dans  
les différentes régions du Canada, 1901-1931**

| RÉGION               | 1901 | 1911                      | 1921       | 1931        |
|----------------------|------|---------------------------|------------|-------------|
| Colombie-Britannique | 46,4 | 50,9 (4,5) <sup>(b)</sup> | 56,1 (5,2) | 67,3 (11,2) |
| Prairies             | 19,3 | 28,8 (9,5)                | 29,3 (0,5) | 32,2 ( 2,9) |
| Ontario              | 43,6 | 52,8 (9,2)                | 60,7 (7,9) | 65,3 ( 4,6) |
| Québec               | 38,2 | 45,9 (7,7)                | 52,0 (4,1) | 59,7 ( 7,7) |
| Maritimes            | 26,2 | 32,7 (6,5)                | 37,9 (5,2) | 38,9 ( 1,0) |

Notes: (a) Voir la définition dans le tableau IV, note (a).

(b) Les chiffres entre parenthèses indiquent le pourcentage de l'accroissement au cours de la décennie.

Source: *Recensement du Canada, 1956* - «Rapport analytique - Population rurale et urbaine», p. 26.

