

# *Perspectives BOA*

## *Édition Canada@150*

Été 2017 no 1 (juin)

### **150 ans d'approvisionnement : Début de l'histoire du Canada**

Alors que le Canada célèbre le 150<sup>e</sup> anniversaire de la Confédération, le Bureau de l'ombudsman de l'approvisionnement présente un article en trois parties sur l'histoire de l'approvisionnement fédéral au Canada.

---

Les routes commerciales remontent aux balbutiements de l'histoire du Canada. Avant l'arrivée des Européens en sol canadien, les Premières nations du Canada disposaient d'un système commercial important à l'échelle de l'Amérique du Nord. En effet, même le nom d'Ottawa est tiré du terme autochtone « Odawa », qui signifie « commerçants ». Quelques-unes des premières chaînes d'approvisionnement de l'histoire du Canada faisaient partie de la traite des fourrures entre les Premières Nations et les colons européens. En réponse à la forte demande pour des fourrures en Europe, un vaste réseau de postes et de routes de traite s'est établi. Les « coureurs des bois » (les commerçants français) et les Autochtones naviguaient en canot sur les rivières et effectuaient du portage sur les terres; ils étaient reconnus pour leur vitesse et leur endurance à déplacer les fourrures à l'échelle du pays. Ces premières routes commerciales, empruntées par les commerçants de fourrures, ont jeté les bases des premières formes de transit plus simples à l'échelle du pays.

Dans les années 1820-1830, une révolution a secoué le Canada : l'arrivée du chemin de fer. Le tout premier chemin de fer au Canada a été inauguré en 1836, à La Prairie (Québec). Bien que le tout premier chemin de fer canadien mettait l'accent sur le transport de passagers plutôt que de marchandises, l'idée d'un chemin de fer intercontinental a germé dans l'esprit des hommes d'affaires, et la course pour le bâtir a été lancée. En 1867, le Canada s'est uni au sein d'une confédération et en 1871, les plans d'un chemin de fer allant de la Nouvelle-Écosse à la Colombie-Britannique ont été mis en branle. Le gouvernement canadien devait déterminer à qui attribuer le contrat de construction de ce chemin de fer.

Le processus d'approvisionnement pour la construction du chemin de fer transcontinental a été confronté à de nombreux défis. Certains ont allégué que le premier ministre, Sir John A. Macdonald, a attribué le contrat à Sir Hugh Allan en échange de dons à la caisse de son parti. Les allégations ont eu de sérieux effets en entraînant directement la fin du premier mandat de Macdonald à titre de premier ministre en 1873. Le contrat a éventuellement été attribué à une coentreprise d'hommes d'affaires écossais, qui ont créé la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique (CP) en 1881 et ont terminé le projet en 1885.

Le contrat de chemin de fer transcontinental, le « Scandale du Pacifique », a été l'une de toutes premières grandes controverses en matière d'approvisionnement qu'a connues le gouvernement pendant la période qui a suivi la Confédération. Ce dernier a pu ainsi officiellement ouvrir la voie à un processus d'approvisionnement d'une manière plus équitable, ouverte et transparente.

### **Prochain chapitre : Le Canada en guerre**



Office of the Procurement  
Ombudsman

Bureau de l'ombudsman  
de l'approvisionnement



CANADA 150